10

STRASSENBAHN MAGAZIN

So feierte Stuttgart
Museums-Neustart und Korso mit 30 Fahrzeugen

Freiluft-Depot
Wie München improvisiert

Oktober 2018

€ 8,90

Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte

Berlin, Leipzig, Köln

So setzten sich ab 1925 die Mitteleinstiegswagen durch

DÜWAG am Main

Erinnerung an Frankfurts Typen L, M, N, O, P

Ein- und Ausrückfahrten – hier ein Augsburger GT4-Gespann – sind ein interessantes Thema, zu dem viele Leser mehr wissen möchten. Oft sind diese Fahrten öffentlich, ohne im Fahrplan aufzutauchen. Manchmal werden Strecken befahren, die keinen Linienbetrieb aufweisen. Freuen Sie sich auf einen ausführlichen Beitrag dazu in einer der nächsten Ausgaben FREDERIK BCHLEITNER

Und was möchten Sie lesen?

Nahezu täglich erreichen uns Themenwünsche von Lesern, die natürlich in den Redaktions- und Heftplanungsrunden diskutiert und bewertet werden. Ist das Thema für einen großen Leserkreis von Interesse? Welche Vor- und Aufbereitungsarbeiten sind notwendig? Wie sieht die Quellen- und Autorenlage aus? Dürfen wir relevante und notwendige, aber von Betrieben oder Behörden intern gehaltene Daten und Fakten veröffentlichen? Und nicht zuletzt: Ist eine adäquate Bebilderung möglich?

Mancher Themenvorschlag scheiterte schon mehrfach an einer oder mehrerer dieser Fragen. Zunächst auch jener, den Sie auf den Seiten 20 bis 25 in dieser Ausgabe nun doch umgesetzt sehen. „Wer oder was steckt eigentlich hinter den automatischen Haltestellen- und Anschlussansagen in den Straßenbahnen?“ wollte ein Leser wissen, nachdem er bei einer Kurzreise nach Düsseldorf in der dortigen Bahn überrascht war, die gleiche Stimme wie in seiner rund 400 Kilometer entfernten Heimatstadt zu hören.

Der Themenvorschlag blieb kein Einzelfall – und dann half auch der Zufall ein wenig mit, so dass unser Autor Christian Lücker die „Stimme des Nahverkehrs“ Ingrid Metz-Neun zu einem überaus interessanten und aufschlussreichen Interview treffen konnte. Gespannt sind wir jetzt natürlich, wie Ihnen dieser Beitrag gefällt. Schreiben Sie uns!

Je öfter ein Themenvorschlag von unterschiedlichen Lesern geäußert wird, umso größer ist natürlich seine Chance, realisiert zu werden. Aber nicht nur deshalb freuen wir uns auf Ihre Wünsche und Anregungen. Denn Ihre Hinweise helfen auch, ganz allgemein das Spektrum der Berichte zu erweitern. Über welche überraschenden, ungewöhnlichen oder gar skurril anmutenden Themen möchten Sie gerne einmal einen Beitrag im Heft lesen?

Ein zuletzt von mehreren Lesern gewünschtes Thema ist bereits in Vorbereitung: „Ein- und Ausrückfahrten bei deutschen Betrieben“. Wo sind diese Fahrten öffentlich, obwohl sie gar nicht im Fahrplan auftauchen? Wo gibt es dafür spezielle Linien(nummern)? Wo werden dabei Strecken befahren, die sonst im Linienbetrieb gar nicht bedient werden? Nach den ersten Recherchen können wir Ihnen sagen: Das Thema ist noch interessanter als gedacht. Lassen Sie sich überraschen.

Die Redaktion

Überraschendes, Ungewöhnliches, Skurriles: Welche Themen möchten Sie einmal gerne im Heft lesen?

Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum, Seite 81)

Inhalt

▶ Betriebe

▶ Fahrzeuge

RUBRIKEN

▶ Geschichte

STRASSENBAHN im Modell

Titelmotiv

Frankfurt am Main, 1974. DÜWAG-Achtachser 823 (Typ N) und zwei zu diesem Zeitpunkt erst zwei Jahre alte P-Wagen am Opernplatz

WOLFGANG MEIER

Rücktitel

Am 7. August 2018 schlängelt sich Düwag-Tw 10 der Straßenbahn Gmunden durch die enge Kuferzeile hin zum Bahnhof. Seit 1. September fahren hier die modernen Niederflurbahnen der Traunseetram. Mehr dazu in der kommenden Ausgabe

FREDERIK BUCHLEITNER

Tief im Osten, wo der KT4D regiert ...

Mittelpunkt des Görlitzer Stadtverkehrs ist der Demianiplatz im Zentrum der Altstadt. Hier treffen die Straßenbahnlinien 2 und 3 mit den Stadtbuslinien A, B, C und P zusammen. Seit Frühjahr bis 30. Juli bestand zwischen hier und dem Bahnhof wegen umfangreicher Bauarbeiten eingleisiger Betrieb, weshalb die Traktion aus Tw 314 und 308 im Linksfahrbetrieb auf dem Gegengleis die Haltestelle mit dem charakteristischen Verkaufshäuschen verlässt.

Nach wie vor fahren beim östlichsten deutschen Straßenbahnbetrieb ausschließlich KT4D im Planbetrieb. Erst 2022 sollen erste Niederflurbahnen rollen.

BILD: MICHAEL SPERL

Magdeburg: Neubaustrecke Wiener Straße eingeweiht

„2. Nord-Süd-Verbindung": Etappenziel erreicht

Der Tw 1373 übernahm ab Depot Sudenburg die Jungfernfahrt mit Gästen, die diese Fahrt gewinnen konnten, bis zur neuen Haltestelle Hertzstraße, wo der Eröffnungswagen mit einem Konfettiregen begrüßt wurde DITMAR PAUKE (3)

■ Am 8. August eröffneten die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) nach drei Jahren und vier Monaten Bauzeit die Neubaustrecke durch die Wiener Straße als Verbindung zwischen der Halberstädter und der Leipziger Straße mit einem kleinen Bürgerfest. Als „Bauabschnitt 2" ist die 980 Meter lange Strecke Bestandteil der „2. Nord-Süd-Verbindung" der Straßenbahn. Eigentlich sollte die neue Strecke schon einige Jahre eher fertig sein, aber ihr Bau stand unter keinem guten Stern. Schuld daran ist vor allem der sich um mehrere Jahre verzögernde Bau des Magdeburger City-Tunnels am Hauptbahnhof, der vor allem die Errichtung des Gleisvierecks Südring/Halberstädter/Wiener Straße beeinflusste. Um das Magdeburger Straßenbahnnetz dabei nicht zweizuteilen, konnte der Bau dieser Kreuzung als Anschlusspunkt der Neubaustrecke nur etappenweise erfolgen.

Baustart Frühling 2015

Die Bauarbeiten begannen am 7. April 2015 mit der Fällung zahlreicher Bäume, was nicht ohne Proteste einiger Anlieger blieb. Dabei war die Wiener Straße schon bei ihrem Bau für eine Bahntrasse ausgelegt gewesen. Ende der 1930er Jahre war der Gleisbau aus Richtung Buckau kommend auch schon rund 300 Meter fortgeschritten, auch die Gleiskreuzung an der Leipziger Straße hatten die Verantwortlichen bereits einbauen lassen. Der Zweite Weltkrieg stoppte das Projekt, die meisten Gleise wurden zur Materialgewinnung wieder ausgebaut, um Schadstellen im Bestandsnetz zu reparieren. Die Verbindung via Wiener Straße übernahm nach dem Krieg schließlich der Obus. Aufgrund neuer Anforderungen musste die Wiener Straße bei der neuerlichen Anlage einer Straßenbahntrasse allerdings etwas verbreitert werden, was die Fällung der Bäume bedingte. Am 13. November 2017 wurde der Streckenabschnitt von der Halberstädter Straße bis zur Hertzstraße einschließlich der der Gleisbögen an der Halberstädter Straße abgenommen. Die heiße Phase begann mit den Sommerferien am 28. Juni 2018 und dem Einbau der Gleiskreuzung an der Leipziger Straße, verbunden mit Umleitungen der Linien 6 und 9 nach Sudenburg und Buckau und umfangreichem Schienenersatzverkehr, den drei Fremdfir-

Die historischen Wagen 23 und 124 pendelten während des Bürgerfestes zwischen der Halberstädter Straße und der Hertzstraße

Am Tage vor der Eröffnung wurde die Neubaustrecke neben anderen Fahrzeugen auch vom Gespann 1303 + 2210 zur Abnahme befahren

men abwickelten. Am vorletzten Ferientag, dem 7. August, fand die Abnahme der gesamten Neubaustrecke mitsamt des Kreuzungsbogens von der Wiener in die Leipziger Straße nach Reform statt. Die Restarbeiten rund um die Kreuzung sollen nach Aussage des Oberbürgermeisters Trümper bis Weihnachten abgeschlossen sein.

Aktueller Betrieb

Am 9. August haben die MVB den fahrplanmäßigen Linienbetrieb auf der Wiener Straße mit den Linien 6 (Leipziger Chaussee – Herrenkrug) und 9 (Reform – Neustädter See) aufgenommen. Etwa ab Ende November, wenn die neue Klinkebrücke auf der Leipziger Straße in Höhe Lennéstraße fertiggestellt sein soll, wird dann bis auf weiteres nur noch die Linie 6 durch die Wiener Straße rollen. Dies ändert sich erst, wenn die Neubaustrecke durch die Raiffeisen- und Warschauer Straße in Verlängerung der Wiener Straße fertig ist. Das soll nach aktueller Planung voraussichtlich in etwa zwei Jahren sein. In die Strecke Wiener Straße haben die Projektbeteiligten insgesamt rund 19,3 Millionen Euro investiert, von denen der Bund 60 Prozent und das Land Sachsen-Anhalt weitere 30 Prozent förderten. DP

Strausberg

Sonderverkehr zum Jubiläum

■ Am 17. August beging die Strausberger Eisenbahn GmbH (STE) das 125-jährige Jubiläum der heutigen Straßenbahnstrecke vom Lustgarten zur Vorstadt (S-Bahnhof Strausberg). Auf der sechs Kilometer langen Strecke sind jährlich rund 900.000 Fahrgäste unterwegs. Dies sind rund zehn Prozent weniger Nutzer als vor der Einführung des 20-Minuten-Taktes auf der S-Bahnlinie S5 zwischen den Bahnhöfen Strausberg und Strausberg-Nord im Dezember 2015. Für den Regelbetrieb auf der eingleisigen Straßenbahnstrecke stehen zwei Flexity-Triebwagen und ein Tatrawagen KT8D5.RN2S zur Verfügung. Am Jubiläumstag setzte die STE auch den Reservetriebwagen 30 (Tatra T6C5) und den Rekowagen 06 für Sonderfahrten auf der Strecke ein. Der historische Zweiachser Nr. 16, der 2012 aus Platzmangel seinen Platz im Depot räumen musste, ist weiterhin auf dem Flugplatz Strausberg untergestellt. Im Rahmen des Festaktes zum Jubiläum übergab der Landkreis Märkisch-Oderland einen Fördermittelbescheid zur Beschaffung von interaktiven Haltestellensäulen, an denen sich Fahrgäste die nächsten Abfahrten auch ansagen lassen können. Die erste neue Haltestelle nahm die STE an diesem Tag an der Endstelle Lustgarten in Betrieb. CMU

Strausberg: Am 17. August 1893 brachte die Bahn erstmals Reisende vom Strausberger „Ostbahnhof" ins Stadtzentrum. Tw 06 war angesichts des Jubiläums als Sonderfahrt auf Strecke BODO SCHULZ

Braunschweig

Sommerbaustelle an der Oker

■ In den Ferien gab es ein ungewöhnliches Liniensignal in der Okerstadt – in dieser Zeit fuhr baustellenbedingt eine Linie 35E vom Hauptbahnhof nach Volkmarode als Verbindung der Ostäste der regulären Linien 3 und 5. Im westlichen Abschnitt beider Linien fuhr währenddessen Schienenersatzverkehr. Grund war die Gleiserneuerung für 1,2

kurz gemeldet

Bogestra

■ Am 25. Juli haben sich die Bogestra-Wagen 409 und 426 aus Bochum verabschiedet. Sie wurden im Betriebshof Engelburg auf Tieflader verladen und nach Łódź zum dortigen Verkehrsbetrieb MPK transportiert. Nach dem „Vorausfahrzeug" 441, das sich bereits seit April 2017 in Polen befindet, begann nun die Überstellung der ersten der vertraglich vereinbarten 36 Wagen, die 2020 abgeschlossen sein soll. In Bochum und Gelsenkirchen sind die Wagen durch die fortschreitende Anlieferung neuer Stadler-Variobahnen entbehrlich. MBE

Düsseldorf

■ Die extreme Hitzewelle, die ganz Deutschland im Juli und August beherrschte, führte auch bei der Rheinbahn zu Problemen. Obwohl die Gleise bei Trassen auf eigenem Gleiskörper teilweise in Schotter gebettet sind, damit sie sich bei Kälte zusammenziehen und bei Hitze ausdehnen können, war der Wechsel von kühler Nacht zu extremer Wärme am Tag so groß, dass sich auf der Linie 706 kurz vor Hamm eine Gleisverwerfung ausgebildet hat. Zwar konnte die Gleisbauwerkstatt die Gleise schnell wieder richten. Darüber hinaus hat die Hitze zu weiteren Beeinträchtigungen geführt. MBE

Zwickau

■ Im Zeitraum 20. August bis 28. September erneuerten die Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau (SVZ) zwischen der Straßenbahnhaltestelle Brander Weg und der Robert-Koch-Straße die Gleistrasse grundhaft. Die Straßenbahnlinien 4 und 5 endeten in diesem Zeitraum von Montag bis Freitag an der sonst im Regelbetrieb nicht als Endpunkt genutzten Blockschleife Paulusstraße. Zwischen Paulusstraße und Städtisches Klinikum hatte der Verkehrsbetrieb Schienenersatzverkehr eingerichtet, am Samstag und Sonntag fuhr im Bauzeitraum die Linie 4 ganztägig im Schienenersatzverkehr auf der Gesamtstrecke. RD

Ruhrbahn: Am Vormittag des 9. August lag bei der Recyclingfirma Bender in Leverkusen-Opladen ein Wagenteil des M8C 1105 auf den Resten von M8C 1402 CHRISTIAN LÜCKER (2)

Braunschweig: Nicht alltäglich ist die Linie „35E" in der Okerstadt, die in den Sommerferien zwischen Hauptbahnhof und Volkmarode wegen der Baustelle Luisenstraße fuhr LENNART ANTON

Millionen Euro auf der Luisenstraße auf einer Länge von 722 Metern zwischen der Cammannstraße und dem Cyriaksring. Dabei erhielten auch die Haltestellen Cyriaksring (stadtauswärts) und Luisenstraße (beidseitig) neue erhöhte Bahnsteige für einen besseren barrierefreien Zugang zu den Niederflurbahnen. Am 25. Juni begannen die Arbeiten, dabei hat die Verkehrs-GmbH neu elastisch gelagertes Rasengleis verlegt, was dauerhaft zu einer Minderung der Geräusch- und Erschütterungsemissionen führen soll. Die Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs erfolgte am 9. August, dem ersten Schultag nach den Ferien MSP

Ruhrbahn

Verschrottung von Altwagen

■ Die Ruhrbahn GmbH ließ bei der auch unter Eisenbahnfreunden aufgrund der dortigen zahlreichen Fahrzeugverschrottungen über die Region hinaus bekannten Recyclingfirma Bender in Leverkusen-Opladen seit Ende Juli weitere schon länger ausgemusterte M8C verschrotten. Es traf bei dieser Aktion die fünf Fahrzeuge 1105, 1106, 1109, 1110 und 1112 aus der ältesten Serie ohne Klapptrittstufen sowie nach Unfallschaden den Wagen 1402 aus der jüngsten bis 1990 gelieferten Serie. Bis zum Redaktionsschluss war die Aktion noch nicht komplett beendet – nach Abschluss ist von der nicht mit Klapptrittstufen ausgerüsteten Reihe 1100 nur noch der Wagen 1101 vorhanden. CLÜ

Gotha

Be 4/8 von BLT aus Basel eingetroffen

■ Die Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) plant trotz knapper Finanzen mehr Barrierefreiheit auf ihren Straßenbahnlinien. Bis Mitte August trafen vier von sechs gebraucht gekauften Be 4/8 der Basel-land Transport AG (BLT) aus der Schweiz in Gotha ein. Die einst bei Schindler Waggon Pratteln gebauten Achtachser sind zwar bereits bis zu 40 Jahre alt, verfügen aber über ein nachträglich eingebautes Niederflurmittelteil. Wann die sechs Fahrzeuge in Betrieb gehen, konnte TWSB-Geschäftsführer Karl-Heinz Koch auf Anfrage noch nicht sagen. Abhängig vom Fortgang des Zulassungsprocederes dieses in Deutschland bisher noch nirgendwo sonst eingesetzten Straßenbahntyps hofft die TWSB aktuell auf einen Einsatzbeginn im Sommer 2019. Damit die Bahnen in Gotha Aussicht auf eine Zulassung haben, sind noch diverse Anpassungen nötig. „Sollten weitere Fahrzeuge aus Basel angeboten werden und sich die gekauften Fahrzeuge bewährt haben, kann man davon ausgehen, dass wir auch weitere Fahrzeuge kaufen würden, damit die Barrierefreiheit auf unseren Strecken weiter erhöht wird", so Koch. Fabrikneue Niederflurwagen sind in Gotha aktuell nicht in Aussicht. Im aktiven Bestand sind neben hochflurigen KT4D noch drei Düwag-GT8 mit Niederflurmittelteil aus Mannheim. CLÜ

Gotha: Aus der Schweiz wurden sechs Be 4/8 gekauft, die TWSB hofft auf eine Zulassung der Fahrzeuge bis Sommer 2019

■ Berlin: Der Partywagen KT4D 4592 – allgemein bekannt als „Berlinerfahrbar" – ist seit 11. August aufgrund abgelaufener Fristen nicht mehr für den Fahrgasteinsatz zugelassen, am 8. August fand die letzte Sonderfahrt statt. Jährlich fuhr die Partybahn etwa 150 Einsätze und galt damit als gut ausgelastet. Die Außerdienststellung erfolgte offenbar für einige Stellen überraschend, so dass die BVG über den Fristablauf hinaus bereits gebuchte private Sonderfahrten stornieren musste BODO SCHULZ

Freiburg

ÖPNV-Nachfrage steigt weiter

■ Die Freiburger Verkehrs AG (VAG) hat 2017 nicht nur 1,7 Millionen mehr Fahrgäste befördert, sondern auch höhere Erlöse von 60,6 Millionen Euro erzielt. Die Erlöse beinhalten auch eine Million Euro durch die neue Stadtbahn

Messe. Die Kostendeckung insgesamt beziffert die VAG mit 78,8 Prozent. Insgesamt fuhren im Vorjahr 80,5 Millionen Fahrgäste mit, was einem Zuwachs von 2,2 Prozent entspricht. Das Projekt Stadtbahn Rotteckring – nach eigenen Angaben „größtes Stadtbahnausbauprogramm der Unternehmensgeschichte" – läuft ebenfalls weiter, was zu einer Kostenunterdeckung von 19,2 Millionen Euro führte.

Neben dem Neubau sei der Unterhalt eine Daueraufgabe, die viel befahrene Kaiser-Joseph-Straße wurde im nördlichen Teil erneuert. Die ein Dutzend neuen CAF Urbos 100 legen laut VAG im Monat durchschnittlich 5.300 Kilometer zurück.

Die Freiburger betreiben außer ihren Stadtbahnen auch Buslinien und die eher touristisch geprägte Schauinslandbahn, die auf den gleichnamigen Berg führt. Auf der Stadtbahnbrücke am Hauptbahnhof sind die meisten Stadtbahnen mit der Breisgau-S-Bahn – hier läuft derzeit ebenfalls ein umfangreiches Ausbauprogramm – und mit dem übrigen Bahnverkehr verknüpft. FBT

■ Dresden: Zum Schuljahresbeginn am 13. August ging im Stadtteil Tolkewitz die neu errichtete Gleisschleife in unmittelbarer Nachbarschaft des jüngst fertiggestellten Schulcampus in Betrieb. Die Schleife ersetzt das vormalige Gleisdreieck Schlömilchstraße und wird planmäßig im Abendverkehr von der Linie 12 sowie an Schultagen von der Linie E6 genutzt. Zwei Züge können im vom Straßenraum abgetrennten Bereich aufgestellt werden. Als offizieller Eröffnungszug fungierte Tw 2626 MICHAEL SPERL

Freiburg: Auch der starke Fahrgastzuwachs führt dazu, dass Freiburg noch nicht auf die (teil-)hochflurigen Typen GT8N und GT8K verzichten kann. Hier Tw 231 kurz vor der Station Am Lindenwäldle FREDERIK BUCHLEITNER

Industrie

Bombardier

Rückrufaktion für Torontos Flexity

■ Die Toronto Transit Commission (TTC), Betreiber der Straßenbahnlinien im kanadischen Toronto, muss einen Großteil ihrer neuesten Triebwagen vom Typ Flexity Outlook zur Überarbeitung an den Hersteller Bombardier zurücksenden. Wie der Hersteller jetzt bekannt gab, wurde an 67 der bereits 89 ausgelieferten Fahrzeuge ein serieller Schaden an den Schweißnähten festgestellt. Um die vertraglich vereinbarte Einsatzfähigkeit von 30 Jahren zu gewährleisten, müssen diese jetzt in dem Werk in La Pocatière (Québec) überarbeitet werden. Bombardier fertigte die fehlerhaften Wagenkästen – die jedoch keine Gefahr für die Sicherheit der Fahrgäste darstellen – im mexikanischen Werk Sahagun. Die Sanierungsarbeiten beanspruchen einen Zeitraum von rund 19 Wochen pro Fahrzeug und werden sich bis 2022 hinziehen. Dieses sind nicht die einzigen Probleme, welche die TTC mit dem Hersteller Bombardier hat, da auch schon bei der Auslieferung der 204 bestellten Neuwagen massive Verzögerungen eingetreten sind. Die TTC benötigt dringend die neuen Fahrzeuge und musste aufgrund des Fahrzeugmangels schon einige Kurse auf Omnibusbedienung umstellen. Aus dem gleichen Grund hatte der kanadische Betreiber Metrolinx bereits eine Bestellung von 106 Stadtbahnwagen bei Bombardier storniert und Ersatzfahrzeuge bei dem französischen Hersteller Alstom bestellt. JEP

Stadler

Citylink für die Insel

■ Stadler hat einen Großauftrag im Vereinigten Königreich erhalten. Konkret liefert der Schienenfahrzeughersteller 36 dreiteilige Tram-Trains vom Typ Citylink und 35 Flirt-Vollbahntriebwagen. Die Fahrzeuge sollen auf den Netzen von Wales & Borders und der South Wales Metro fahren.

Die Citylink stehen laut Stadler für die Rückkehr des Trambetriebs nach über 70 Jahren in die Straßen von Cardiff. Sie sollen von dort aus nach Trehebert, Aberdare und Merthyr Tydil fahren. Die Citylink für Cardiff erhalten laut Herstellerangaben einen kombinierten 25-kV-Elektro-/Batteriebetrieb.

Stadler bezeichnete die Verwendung von Batterien in Straßenbahnen als vorausschauend und kosteneffizient, weil sie den elektrischen Abtrieb auf elektrifizierten Strecken sicherstellen und eine „intelligente Elektrifizierung" ermöglichen – was bedeutet,

Bombardier: Die neuen Triebwagen für Toronto bereiten der TCC bereits von Anfang an Probleme, jetzt müssen diese größtenteils zum Hersteller zur Nachbesserung zurück JENS PERBANDT

■ Stadler: Aktuell liefert der Schienenfahrzeugbauer 40 Tango NF2 „nOVA" nach Ostrava. Der Verkehrsbetrieb DPO stationiert die Wagen im Depot Poruba und setzt die ersten beiden Tw 1701 (im Bild an der Schleife Hranečník) und 1704 vorerst auf der Linie 4 ein. Künftig sollen die mit 62 Sitzplätzen ausgestatteten, 24,9 Meter langen Sechsachser auch auf den Straßenbahnlinien 7, 8 und 17 fahren. Bei Redaktionsschluss waren bereits acht Tangos ausgeliefert, weitere neun in Produktion PETR VAVREČKA

das auch auf nicht elektrifizierten Abschnitten komplett elektrisch gefahren wird, ohne gleichzeitig hohe Infrastrukturkosten zu verursachen. Laut Hersteller ist Stadler bereits mit seinen Zügen erheblich in Großbritannien vertreten. FBT

Ausland

Schweden: Stockholm

Streckenverlängerung für Linie 7

■ Am 3. September ging die Verlängerung der Stockholmer Straßenbahnlinie 7 von der Haltestelle Kungsträdgården bis hin zur neuen Endhaltestelle auf dem Klarabergsviadukt bei T-Centralen in Betrieb. Die 600 Meter lange Strecke beginnt am Hamngatan und führt über den Sergels Torg und den Klarabergsgatan zum Klarabergsviadukt. Dort bestehen fußläufige Umsteigemöglichkeiten zum U-Bahnknotenpunkt T-Centralen, dem unterirdischen S-Bahnhof City sowie dem Stockholmer Hauptbahnhof. Seit dem 9. August liegt für die Neubaustrecke die Betriebsgenehmigung der Aufsichtsbehörde Trafikstyrelsen vor, unmittelbar darauf begannen bereits die Personalschulungsfahrten.

Der Bau der Strecke hat etwa 300 Millionen schwedische Kronen – umgerechnet rund 28,84 Millionen Euro – gekostet. Davon sind allein 200 Millionen schwedische Kronen auf Verstärkungsarbeiten im Bereich des Sergels Torg entfallen. Dazu kommen noch die Kosten für zwei zusätzliche Straßenbahnzüge, die für den erweiterten Betrieb beschafft werden. Außerdem sollen zuvor auf der Lidingöbahn eingesetzte CAF Urbos (Typ A35) die bislang eingesetzten, angemieteten Bombardier Flexity Classic des Typs A34 ersetzen.

Die auch als Spårväg City bezeichnete Linie 7 hat ihren Betrieb 2010 aufgenommen. Sie führt vom Hamngatan über den Strandvägen zur Endstation Waldemarsudde auf der Insel Djurgården. Dort sind die bislang eingesetzten Straßenbahnen des Typs A34 Bombardier im Depot Alkärrshallen untergebracht, das sie sich mit der auf dem im Abschnitt Norrmalmstorg – Skansen auf demselben Gleis fahrenden Museumsstraßenbahn Djurgårdslinjen teilt. Betreiber der Linie 7 ist die AB Stockholms Spårvägar, eine Tochtergesellschaft der Svenska Spårvägssällskapet.

Eine geplante Verlängerung der Linie 7 von der Djurgårdsbron über Norra Djurgårdsstaden nach Ropsten ist zunächst auf Eis gelegt. In Ropsten hätte die Linie 7 an die Lidingöbahn anschließen sollen. Zudem hatten die Planer vorgesehen, dass die Züge der Linie 7 das in der Nähe der Haltestelle AGA neu gebaute Depot der Lidingöbahn nutzen sollten. RIH

Schweiz: St. Gallen

Erster Tango im Einsatz

■ Seit 15. August setzen die Appenzeller Bahnen (AB) den ersten neuen Tram-Train-Triebwagen des Typs „Tango" im regulären Fahrgastbetrieb ein. Vorerst beschränkt sich der Einsatz auf den Streckenabschnitt Teufen – Appenzell. Nach Fertigstellung des Ruckhaldetunnels, welcher eine Maximalsteigung von 80 Promille aufweist, übernehmen die Tangos voraussichtlich ab 7. Oktober den Gesamtverkehr auf der Gaiserbahn (St.Gallen – Teufen – Gais – Appenzell). Parallel erfolgt je nach Verfügbarkeit neuer Tangos die Inbetriebsetzung auf der Trogenerbahn (St. Gallen – Trogen). Mit Fahrplanwechsel im Dezember verbinden sich beide Bahnen zu einer durchgehenden Stadt-Regio-Tram und es kommen ab dann ausschließlich „Tangos" zum Einsatz.

Die AB beschaffen von Stadler Rail insgesamt elf dieser Züge, das erste Fahrzeug erreichte im März die Trogen-

Stockholm: Nächtliche Probefahrt auf der Streckenerweiterung der Linie 7 am 3. August, seit 3. September ist diese in Betrieb LENA GRONSTEDT

St. Gallen: Für die Bahn Trogen – St. Gallen – Appenzell beschaffen die AB derzeit elf Tango-Züge, hier Be 4/6 4003 + Abe 4/6 4103 in Bühler

erbahn, die weiteren kamen zur Gaiserbahn. Die Inbetriebnahme aller Tangos ersetreckt sich bis März 2019, dann kann der 15-Minuten-Takt zwischen Trogen und St. Gallen bis Teufen erweitert werden, dafür sind dann zehn der elf Wagen nötig.

Die Zweirichtungsfahrzeuge sind 52,6 Meter lang, 2,4 Meter breit, haben 111 feste Sitzplätze (davon 12 in der 1. Klasse), 24 Klappsitze in den beiden Multifunktionsbereichen sowie 218 Stehplätze. Die sechsteiligen Triebzüge setzen sich aus zwei autarken Einheiten zusammen, die betrieblich fest zusammengekuppelt sind. Die Wagenhälften tragen deshalb eine unterschiedliche Bezeichnung: Be 4/6 4001 + Abe 4/6 4101 – Be 4/6 4011 + Abe 4/6 4111. Für den Einsatz im Stadt-Umland-Verkehr verfügen die Tangos über eine höhere Crashfestigkeit und ein Radprofil nach dem Karlsruher Modell. ROS

Österreich: Graz

Museumslinie 140 zum Jubiläum

■ Anlässlich des Jubiläums „140 Jahre Straßenbahn in Graz" richtete der Verein „Tramway Museum Graz" am Standort Murgasse 11 eine Ausstellung über die Geschichte und die Zukunftsprojekte der Straßenbahn ein, da wegen Bauarbeiten die Schienenverbindung zum eigentlichen Tramwaymuseum in Mariatrost unterbrochen ist. Die Ausstellung ist noch bis 5.Oktober täglich von zehn bis 18 Uhr geöffnet. Als weitere Attraktion verkehrte jeden Freitag, Samstag und Sonntag vom 13. Juli bis 2. September stündlich ein historischer Zweiwagenzug aus der Sammlung des Vereins als Linie 140 zwischen Laudongasse und Liebenau Murpark. ROS

Rumänien: Timişoara

Stadtrundfahrt und Ausschreibung

■ Am 22. Juli startete in Timişoara eine Stadtrundfahrt-Tramlinie: Immer sonntags zwischen zwölf und 20 Uhr fährt der Wegmann-Sonderwagen 3546 auf einem Rundkurs durch die historische Kernstadt, währenddessen auch Informationen zur örtlichen Geschichte gegeben werden. Tw 3546 ist dabei als Gesellschaftswagen für bis zu 30 Personen eingerichtet. Die Fahrten starten an der Piata Libertaţii und führen an der orthodoxen Kathedrale

Graz: Im Jubiläumsjahr fuhr an ausgewählten Tagen eine Museumssonderlinie 140, auf dieser rollte am 4. August der Triebwagen 234 mit dem Beiwagen 401 durch die Fußgängerzone
ROBERT SCHREMPF (2)

Timişoara: Wegmann-Sonderwagen 3546 ist seit Ende Juli immer sonntags als Stadtrundfahrt im Zentrum unterwegs, hier in der Piaţa Maria
FREDERIK BUCHLEITNER

vorbei zur Piaţa Maria, Piaţa Balcescu, vorbei an der Brauerei und über die Piaţa Traian zurück zum Ausgangspunkt. Der Fahrpreis für Erwachsene beträgt 15 Lei (umgerechnet etwa 3,20 Euro), Kinder zahlen 5 Lei. Nach Informationen örtlicher Beobachter wird das Angebot durchgängig gut genutzt.

Im Juli leitete die Stadtverwaltung eine Ausschreibung für bis zu 40 neue niederflurige Straßenbahnen ein. Details zu Kosten- und Zeitrahmen waren verlässlich bei Redaktionsschluss noch nicht zu erfahren.

Gleich zweimal in kürzester Zeit erfolgte eine Neubesetzung des Direktorenpostens beim Verkehrsbetrieb der Stadt, dessen heutige Bezeichnung „STPT" lautet (ehemals RATT). Der langjährige Direktor Ioan Goia musste im Zusammenhang mit seit längerem bemängelten, doch jüngst erneut öffentlich kontrovers diskutierten Missständen im Unternehmen wie ausstehenden Gehältern und Löhnen sowie einer sinkenden Angebotsqualität gehen. Doch auch sein Nachfolger Supuran vermochte nicht, die in ihn gesetzten Erwartungen zu erfüllen: Der STPT-Verwaltungsrat enthob ihn bereits knapp zwei Monate nach Amtsantritt seines Postens, da er unter anderem Vorwürfe gegen Abteilungsleiter wegen Misswirtschaft geäußert hatte. Mit Nicolae Bitea ist inzwischen ein neuer Direktor im Amt. Wann und wie nach diesen Personal-Rochaden wieder eine zielgerichtete und auf Problemlösung fokussierte Betriebsführung möglich sein wird, muss abgewartet werden. AMA

Konotop: Die Straßenbahn im ukrainischen Konotop ist rustikal – und mindestens derzeit nicht in Betrieb CHRISTIAN LÜCKER

Niederlande: Amsterdam
Neue Metrolinie in Betrieb

■ Am 21. Juli nahm die Amsterdamer Metro die neue Nord-Süd Linie in Betrieb. Die neue, 9,8 Kilometer lange Metrolinie 52 gehört mit zu den umstrittensten Bauprojekten Amsterdams und verbindet den nördlich der IJ gelegenen Stadtteil Amsterdam Noord mit der Haltestelle Zuid, wo Übergang mit der Metrolinie 50 und der Sneltram 51 besteht. Mit ihren acht aufwendig gestalteten Haltestellen erschließt die mit einer seitlichen Stromschiene versehene Linie die von der UNESCO geschützte Innenstadt vom Amsterdam und bindet diese an den Hauptbahnhof an. Dabei verläuft ein Großteil der Strecke unterirdisch, lediglich an den Endpunkten verläuft die Strecke an der Oberfläche. Bereits 2003 begannen die Arbeiten zum Bau der neuen Linie und ursprünglich war die Inbetriebnahme für 2011 vorgesehen. Während der gesamten Baumaßnahme bereitete der nasse und schlammige Untergrund Amsterdams den Tunnelbauingenieuren Probleme, 2008 gab es in mehreren Bereichen der Baustelle Gebäudeabsenkungen. Dadurch verzögerte sich die Fertigstellung erheblich und die Baukosten stiegen gewaltig an. Mit letztlich etwa drei Milliarden Euro liegen die Baukosten rund doppelt so hoch wie ursprünglich geschätzt. Jetzt hoffen die Verantwortlichen auf einen Erfolg der neuen Linie und rechnen mit 120.000 Fahrgästen täglich. JEP

Ukraine: Konotop
Keine Hoffnung für die Tram?

■ Die Straßenbahn in Konotop im Nordosten der Ukraine hat am 7. Juni ihren Betrieb eingestellt. Grund dafür ist die hohe Verschuldung des Straßenbahnbetriebs. Offiziell stillgelegt ist die Straßenbahn nicht, die Einstellung soll nach Angaben der örtlichen Organe nur „vorübergehend" sein. Bis zum Redaktionsschluss ist der Betrieb allerdings nicht wieder aufgenommen worden. Angesichts der schwierigen finanziellen Lage vieler Verkehrsbetriebe in den postsowjetischen Staaten kann aus einer vorübergehenden Einstellung auch schnell eine endgültige Stilllegung werden. In den vergangenen Jahren waren immer wieder Kurse bei der Straßenbahn in Konotop ersatzlos ausgefallen, weil es an Fahrzeugen mangelte. Für die drei Linien der rund 95.000 Einwohner zählenden Stadt stehen elf KTM-5 und ein K1 zur Verfügung. Zuletzt gab es in der Ukraine mehrere Stilllegungen von Straßenbahnbetrieben im östlichen Kriegsgebiet. CLÜ

Australien: Canberra
Testbetrieb neuer Stadtbahnwagen

■ Anfang Juli begann die Canberra Metro auf einem Abschnitt ihrer in Bau befindlichen Strecke mit dem Test der ersten Stadtbahnwagen. Für den zukünftigen Betrieb wurden beim spanischen Hersteller CAF vierzehn fünfteilige Triebwagen vom Typ Urbos 3 bestellt. Die 33 Meter langen Züge sind zu einhundert Prozent niederflurig und für die Beförderung von 276 Fahrgästen ausgelegt. Sie können maximal 70 Kilometer pro Stunde fahren und werden über eine Oberleitung mit einer Fahrspannung von 750 Volt versorgt. Um später auch einen Betrieb auf fahrleitungslosen Abschnitten zu ermöglichen, besitzen die Fahrzeuge eine Option zum Nachrüsten entsprechender Energiespeicher. Nachdem jetzt die ausgiebigen Testfahrten begonnen haben, soll Ende 2018 der planmäßige Fahrgastbetrieb starten. Die neu errichtete zwölf Kilometer lange Stadtbahnlinie mit 13 Haltestellen verbindet das nördliche Stadtzentrum von Gungahlin mit dem Zentrum von Canberra. Während an einem Teil der Strecke noch gebaut wird, fanden die nächtlichen Testfahrten auf dem Abschnitt Nullarbor Avenue – Gungahlin Place statt. Der erste Bauabschnitt des zukünftigen Stadtbahnsystems wurde als Public Private Partnership durch das Canberra Metro Konsortium errichtet und beinhaltet neben dem Bau und Betrieb auch die Instandhaltung für zwei Jahrzehnte. Nach der Fertigstellung dieser ersten Strecke laufen schon die Planungen

■ Österreich | Gmunden: Am 6. August befuhr Tramlink 129 im Rahmen einer Probefahrt erstmalig vom Klosterplatz kommend die Traunbrücke Richtung Innenstadt zum Franz-Josef-Platz und wieder zurück. Ein historischer Moment, fuhr doch zuletzt die Pferde-Eisenbahn vor 160 Jahren hier über eine damals hölzerne Traunbrücke. Und knapp 123 Jahre ist es her, dass erstmals im Rahmen des Lokalbahnkonzeptes eine Bahnbrücke geplant wurde. Ausführlich über die Straßenbahn Gmunden und die Eröffnung der „Traunseetram" am 1. September berichten wirin der kommenden Ausgabe! STERN & HAFFERL VERKEHR

Phoenix: Das derzeit etwa 32 Kilometer lange Netz der Valley Metro soll in den nächsten Jahren stark ausgebaut werden

Seoul: Eine Zukunft als Exponat in einem Freilichtmuseum hat der T3SUCS Nr. 7255, der 2017 aus Prag kam DANIEL MÖSCHKE

zum Bau der zweiten Strecke von Canberra in den südlich gelegenen Vorort Woden. Insgesamt soll in den nächsten Jahren ein Streckennetz entstehen, welches aus fünf Ästen besteht. JEP

Frankreich: Caen

Tram-Großprojekt aktuell im Plan

■ Das derzeit größte Straßenbahn-Neubauprojekt in Frankreich kommt auf die Schienen: In Caen in der Normandie setzten OB Joel Bruneau und Rodolphe Thomas, zuständig für das Transportwesen von Caen, jüngst gemeinsam die erste Schweißnaht für zwei Schienen auf der Avenue Laperrine im Stadtviertel Grâce-de-Dieu. Derzeit gibt es überall Baustellen in der Stadt, bis Herbst 2019 soll Caens neue Straßenbahn fertig sein: 3.500 Schweißnähte werden gesetzt, 900 Tonnen Schienen auf dem im Entstehen begriffenen, 16,2 Kilometer langen Netz verbaut. 55 Prozent der Strecke werden stadtbildverträglich als Rasengleis ausgeführt. Im Juli 2018 besuchten die Verantwortlichen das Alstom-Werk in La Rochelle, wo die 23 Straßenbahnen, vom neuesten Typ Alstom Citadis X05, gebaut werden. Der erste Zug wird im Oktober 2018 in Caen erwartetet. Ein knappes Jahr später, ab September 2019, gibt es dann für die Einwohner von Caen und Hérouville-St. Clair, sowie der Vororte Ifs und Fleury-sur-Orne, neue Perspektiven im ÖPNV. Mit künftig drei Straßenbahnlinien soll der Nahverkehr in der Stadt beiderseits der Orne einen spürbaren Aufwind erfahren. VLC

Südkorea: Seoul

Freilichtmuseum mit Prager Tatra

■ Nach 26,5 Einsatzjahren fuhr der Prager T3SUCS 7255 am 20. Oktober 2016 letztmalig im Liniendienst in der Moldaumetropole. In Aussicht stand die Verschrottung oder ein Verkauf über Zwischenhändler in den Ostblock. Doch die Zukunft dieses Wagens gestaltet sich ganz anders als erwartet, denn in der südkoreanischen Hauptstadt Seoul entstand im Rahmen eines städtebaulichen Projektes ein Freilichtmuseum für Schienenfahrzeuge, welches sich auf den Gleisanlagen der bis Dezember 2010 betriebenen Gyeongchun-Bahn im Nordosten der Stadt erstreckt. Das Zentrum bildet der einstige Bahnhof Hwarangdae, wo eine Vielzahl von Fahrzeugen gezeigt werden soll. Neben verschiedenen Eisenbahnfahrzeugen befinden sich auch Straßenbahnen auf dem frei zugänglichen Gelände, darunter der ehemalige Prager T3SUCS, nun 8273 Kilometer vom Herstellungsort Smíchov entfernt. Es ist der erste T3SUCS in Südkorea, während knapp 200 Kilometer nordwestlich weiterhin 20 Tatras der verwandten Typen T3 (4 Stück) und T3SUCS (16 Stück) im nordkoreanischen Pyongyang im Einsatz stehen.

Bereits im Februar 2017 schloss eine südkoreanische Delegation im Straßenbahnmuseum Praha-Střešovice den Kaufvertrag zwischen dem Verkehrsbetrieb DPP und dem Seouler Stadtbezirk Nowon-gu, Mitte Juli 2017 fand der Transport nach Südkorea statt. Ende November 2017 wurde der 1989 gebaute Wagen auf ein seperates Gleis des ehemaligen Bahnhofs gestellt, wo in den kommenden Monaten eine Aufarbeitung geplant ist. In Zukunft soll dieses Exponat der Öffentlichkeit als ein Vertreter europäischer Straßenbahnen zugänglich sein. Weiter entfernt befindet sich kein weiteres Fahrzeug dieser Gattung, lediglich ein T3 aus Praha schaffte es 1993 ins japanische Kochi, wo dieses Fahrzeug aber niemals zum Einsatz kam und 2004 in desolatem Zustand verschrottet wurde. DAM

USA: Phoenix

Stadtbahn wird weiter verlängert

■ Die Valley Metro in Phoenix bereitet eine weitere Phase zur Verlängerung der Stadtbahn in der Wüstenstadt von Arizona vor. Nachdem sich bereits seit 2016 die 3,1 Kilometer lange Verlängerung zur Gilbert Road in der Nachbarstadt Mesa in Bau befindet, welche 2019 in Betrieb genommen werden soll, folgte jetzt die Beauftragung zur Planung einer weiteren Verlängerung an dem nordwestlichen Streckenast. Die rund 2 Kilometer lange Strecke soll an der jetzigen Endhaltestelle 19. Avenue/Dunlap anschließen und dann weiter in Richtung Westen unter der Autobahn Interstate 17 hindurch in das Einkaufszentrum Metrocenter Mall führen. Die Arbeiten an der neuen Strecke sollen bis 2023 fertiggestellt sein und sind Teil eines 35jährigen Ausbauplanes der Valley Metro. Dieser sieht vor, dass zunächst bis 2034 sieben Strecken eröffnet werden und das Netz dann ein Gesamtumfang von 106 Kilometern haben soll. Weiterhin befindet sich derzeit in Phoenix Nachbarstadt Mesa ein Straßenbahnnetz im Aufbau, welches als Zubringer der Valley Metro geplant ist und 2020 fertiggestellt sein soll. Phönix besaß bereits ab 1887 ein Straßenbahnsystem, welches 1948 vollständig eingestellt wurde. JEP

Los Angeles: Ein Triebwagen der alten Serie P865 der Blue Line wird im Orange Empire Railway Museum in Perris überleben JENS PERBANDT (2)

USA: Los Angeles

Sanierung der Blue Line

■ Wie die Los Angeles Country Metropolitan Transportation Authority mitteilte, sollen im Januar 2019 die Arbeiten zur umfangreichen Modernisierung der Infrastruktur der Blue Line beginnen. Die Blue Line ist mit 28 Jahren die älteste Stadtbahnstrecke von Los Angeles und führt von der Innenstadt LA nach Long Beach. Die geplanten Arbeiten umfassen die Erneuerung der Signalanlagen, Gleise, Oberleitung und die Modernisierung von Haltestellen. Allein die Haltestelle Willowbrook, wo Übergang zur Green Line besteht, wird durch die Maßnahme insgesamt acht Monate geschlossen. Auch soll in die Sicherung der Bahnübergänge zusätzlich investiert werden, dadurch erwartet der Betreiber einen stabileren Fahrbetrieb. Die Maßnahmen sind Teil einer umfassenden Sanierung der Blue Line, für die rund 1,2 Milliarden US-Dollar veranschlagt sind. Dazu gehörte auch die Erneuerung des Fahrzeugparks die jetzt im August abgeschlossen werden konnte. Die 54 vorhandenen Triebwagen des Herstellers Nippon-Sharyo (Typ P865), die seit 1990 im Einsatz waren, sind seit August 2017 durch moderne Kinkisharyo vom Typ P3010 ersetzt worden. Dabei ist der letzte alte Nippon-Sharyo Triebwagen 144, der im August 2018 ausgemustert wurde, für den musealen Erhalt vorgesehen und wurde in das Orange Empire Railway Museum in Perris, (Kalifornien) transportiert. JEP

„Zeit für eine Zeitreise ...“

150 Jahre Straßenbahn in Stuttgart ■ Das letzte Juliwochenende 2018 stand in der Neckar-Metropole ganz im Zeichen der Straßenbahn und ihrer Geschichte. Der Neueröffnung des Straßenbahnmuseums – vormals „Straßenbahnwelt“ – in Bad Cannstatt am Samstag folgte am Sonntag ein spektakulärer Korso mit insgesamt 30 Fahrzeugen über die „Panoramastrecke“

Sonntag, 28. Juli 2018. Es ist auf den Tag genau 150 Jahre her, als das Zeitalter des innerstädtischen Nahverkehrs auf der Schiene in Stuttgart seinen Anfang nahm. Am 28. Juli 1868 wurde die erste Pferdestraßenbahnlinie eröffnet. Die Entwicklung von der Meterspur-Straßenbahn zum leistungsfähigen normalspurigen Stadtbahnnetz mit seinem engen Tunnelsystem in der Innenstadt ist nicht nur wegen der ganz speziellen topografischen Herausforderungen gleichermaßen faszinierend wie einzigartig. STRASSENBAHN MAGAZIN hat in der Ausgabe 7/2018 im Rahmen einer großen Titelgeschichte die eineinhalb Jahrhunderte Stuttgarter Straßenbahngeschichte nachgezeichnet.

Für die Stuttgarter Bevölkerung wie auch zahlreiche, oft von weit her angereiste Straßenbahnfans, stellte eine sonntägliche Fahrzeugparade am 28. Juli 2018 auf der so genannten Panoramastrecke ein echtes Highlight dar. Im Abschnitt Bubenbad – Heidehofstraße präsentierten sich insgesamt 30 Fahrzeuge: typische bzw. ganz besondere Vertreter aus der historischen Straßenbahn- bzw. der aktuellen Stadtbahnflotte und ferner Sonderfahrzeuge und Omnibus-Oldies.

Stadtbahnlinie 15 musste weichen

Die Sperrung für den Individualverkehr und die Umleitung der Stadtbahnlinie U15 ermöglichten ein ungestörtes Flanieren, Betrachten und Fotografieren. Ab 12 Uhr setzten sich die Fahrzeuge in altersmäßig absteigender Reihenfolge in Bewegung und fuhren im Korso talwärts zum Eugensplatz, wo SSB-Technikvorstand Wolfgang Arnold und der SHB-Vorsitzende Nikolaus Niede-

Die Schienenfahrzeuge im Fahrzeugkorso am 28. Juli

Fahrzeug-Nr.	Typ	Hersteller/Baujahr	Anmerkung
Tw 3579/80	DT8.14 (Stadtbahn)	Stadler Pankow, 2017	letztgelieferter Vertreter der 14. Lieferserie, aktuell jüngstes Schienenfahrzeug der SSB
Tw 3399/3400	DT8.11 (Stadtbahn)	Bombardier, 2005	jüngster Vertreter der 11. Lieferserie
Tw 4233/34	DT8.S (Stadtbahn)	DUEWAG, 1996	Generalsanierung durch SSB 2017 ex Tw 3233/34
Tw 3007/08	DT8.4 (Stadtbahn)	DUEWAG, 1985	nominell ältester Stadtbahnzug, 1. Lieferserie
Tw 401 + Tw 471	GT4 + GT4	Esslingen, 1961	–
Tw 917 + Bw 1605	DoT4 + B2	Tw: Esslingen, 1965 Bw: Fuchs, 1956	Umbau ex 2x-Tw 784/785, Essl., 1954/55)
Tw 802 + Bw 1547	T2 + B2	Tw: Esslingen, 1957 Bw: Fuchs, 1955	–
Tw 276 + Bw 1369	R 200* + R 1300	Tw: Esslingen, 1952 Bw: Fuchs, 1950	–
Tw 851 + Bw 1390	Gartenschau-Tw + R 1300	Tw: Uerdingen, 1939 Bw: Fuchs, 1950	–
Tw 418	R 400	Esslingen, 1925	–
Tw 222	–	Herbrand, 1904	ältester erhalten gebliebener SSB-Tw

Hinzu kamen sechs historische und vier aktuelle Busse sowie drei Sonderfahrzeuge, die ihrem Baujahr entsprechend zwischen den Straßen- bzw. Stadtbahnen eingereiht waren.

*modifizierter Nachbau

LINKS Der ältere Teil der Fahrzeugparade aus der Vogelperspektive. Der GT4-Zug ganz hinten zählt nicht dazu; er wird später den planmäßigen Fahrbetrieb der Oldtimerlinie 23 eröffnen
RÜDIGER GRABOWSKI

Seinen ersten Auftritt nach erfolgter Restaurierung hatte KS-Tw 749 (ex Heidelberg 64). Mit einigen Besonderheiten, wie etwa dem Schiebefenster in der Front, entspricht er dem ursprünglichen Erscheinungsbild der 23 Original-Stuttgarter KS-Tw, von denen keiner erhalten blieb

rich den Zuschauern jedes einzelne von ihnen vorstellten. Hier endete das bunte Spektakel, das mit reichlich Applaus belohnt wurde.

Schon am Vortag, dem 27. Juli, stand die Stuttgarter Straßenbahn im Fokus der Öffentlichkeit. Die vor neun Jahren im Straßenbahndepot Bad Cannstatt eröffnete „Straßenbahnwelt“ wurde unter der neuen Bezeichnung „Straßenbahnmuseum Stuttgart“ feierlich wiedereröffnet. Das runde Jubiläum bot Anlass zur inhaltlichen Weiterentwicklung der Einrichtung, stellt sie doch quasi das „Schaufenster“ der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) dar. So wurde die bestehende Dauerausstellung weiterentwickelt und thematisch ergänzt. Erstmals behandelt werden jetzt auch der Pferdebahnbetrieb, die Entwicklung des Linien- und Streckennetzes sowie die allgemeine Firmen- und Sozialgeschichte des Unternehmens. Breiten Raum nimmt nunmehr auch die interessante „Filderbahn“ mit ihren verschiedenen Betriebsformen ein.

Die Neugestaltung erfolgte unter maßgeblicher Beteiligung des Vereins Stuttgarter Historische Straßenbahnen (SHB). Zusammen mit der SSB ist der Verein auch Betreiber des Museums. Seit Beginn der Umgestaltung bis zur Wiedereröffnung am 28. Juli wurden von den ehrenamtlich tätigen Mitgliedern viele hundert Stunden an zusätzlicher Arbeit geleistet. Die Veränderungen innerhalb des Museums fanden ihren äußeren Ausdruck in der Umbenennung des Hauses.

Am Festwochenende erwartete die Besucher neben freiem Eintritt ein reichhaltiges Zusatzprogramm. Fachabteilungen der SSB, der Verkehrsverbund Stuttgart und die Arbeitsgemeinschaft der Museumsbahnen in Baden-Württemberg waren mit Infoständen vertreten, Modellbahner zeigten Anlagen mit Bezug zur Stuttgarter Straßenbahn. Für Überraschung selbst unter Kennern sorgte der erst kurz zuvor fertig restaurierte KS-Triebwagen 749, der seinen ersten öffentlichen Auftritt hatte und Mittelpunkt einer imposanten Fahrzeugschau im Außenbe-

„SchauPlatz Charlottenplatz" eröffnet

Ebenfalls am 28. Juli wurde die unterirdische Stadtbahn-Haltestelle Charlottenplatz zum „SchauPlatz". So lautet der Titel einer neuen, dort platzierten Dauerausstellung zur Geschichte der zwischen 1966 und 1972 eröffneten Verkehrsdrehscheibe und zum Werdegang der Stadtbahn Stuttgart. Sie ist zugleich eine Art Filiale des Straßenbahnmuseums und über die Oldtimerlinie 23 direkt mit diesem verbunden. Das Informationsangebot verteilt sich auf den gesamten Komplex einschließlich der Zugänge. Nicht zuletzt ist der „SchauPlatz" eine Einladung an die Fahrgäste, das von vielen als „Un-Ort" empfundene Bauwerk als vielleicht nicht schönes, aber dafür wichtiges und interessantes Zeugnis der Stadt- und Verkehrsgeschichte zu verstehen.

SSB-Technikvorstand und Vorstandssprecher Wolfgang Arnold bei der Eröffnungsrede am „SchauPlatz Charlottenplatz"am 28. Juli. Exakt 150 Jahre zuvor fuhr vom „Archiv", wie der Ort damals hieß, die erste Stuttgarter Pferdebahn nach Berg JÜRGEN DAUR (6)

Eine Vitrine am Bahnsteig Richtung Olgaeck enthält Objektstudien aus einer Zeit, als man auch in Stuttgart noch von einer „richtigen" U-Bahn träumte. 1976 fiel dann die Entscheidung zugunsten der Stadtbahn – und eine bis heute andauernden Erfolgsgeschichte begann ...

Aus dieser Perspektive wird klar, wie die Panoramastrecke der U 15 und der Oldtimerlinie 23 zu ihrem Namen kam. Vor der Kulisse des Stuttgarter Talkessels ist am Sonntagvormittag des Jubiläumswochenendes unter anderem Tw 276 (Esslingen, 1952) zu sehen

Zum historischen Erbe der SSB zählen auch acht Omnibusse, die meisten von ihnen sind fahrbereit. Im Bild trifft Tw 418 (Esslingen, 1925) auf den Stadtbus Mercedes-Benz O 322. Fahrzeuge dieses Typs lösten 1961 die Straßenbahnen der Innenstadtlinie 3 ab RAINER VOGLER

Am Sonntagnachmittag des Jubiläumswochendes verkehrte die Oldtimerlinie 23 im Halbstundentakt. Tw 276 und sein Bw 1369 werden nach kurzem Aufenthalt wieder Richtung Ruhbank (Fernsehturm) aufbrechen. Ob jeder der zahlreich wartenden Fahrgäste Platz finden

Nach Beendigung des Fahrzeugkorsos am 28. Juli passieren Tw 418 (Esslingen, 1925) und Tw 222 (Herbrand, 1904) auf ihrer Rückfahrt nach Bad Cannstatt die Stadtbahnstation Olgaeck RAINER VOGLER

Der GT4-Zugverband aus Tw 401 und Tw 471 (beide Esslingen, 1961), im Einsatz auf der Oldtimer-Linie 23, die in der Regel an jeden Sonntag im Einsatz ist, an der Rosensteinbrücke RAINER VOGLER

reich war. Der Wagen (ex Heidelberg 64) weist einige Besonderheiten (wie etwa das Schiebefenster in der Front) auf und entspricht dem ursprünglichen Erscheinungsbild der 23 Original-Stuttgarter KS-Tw, von denen kein einziger erhalten blieb.

Die Straßenbahn-Oldtimerlinie 23 zum Fernsehturm fuhr am Samstag im Stundentakt, am Sonntag halbstündlich. Insgesamt kamen dabei fünf verschiedene Zuggarnituren zum Einsatz. GT 4 Nr. 450 war in auffälliger Beklebung mit dem Schriftzug „Zeit für eine Zeitreise“ unterwegs. Die beiden ältesten fahrbereiten Triebwagen 222 und 418 drehten ihre Runden auf der Depotschleife. Während die Oldtimer-Buslinie A zusätzliche Verbindungen zur Stuttgarter Innenstadt herstellte, bot eine Pendellinie nach Gaisburg Einblick in den größten Bus-Betriebshof der SSB. JÜRGEN DAUR

Info Straßenbahn-Museum

- Die ehemalige „Straßenbahnwelt“ in Bad Cannstatt firmiert nun als „Straßenbahnmuseum Stuttgart“
- **Adresse:** Veielbrunnenweg 3, 70372 Stuttgart
- **Öffnungszeiten:** ganzjährig Mi. u. Do. 10 bis 16 Uhr, So. 10 bis 18 Uhr. Fahrbetrieb nur sonntags. Die Oldtimerlinie 23 nach Ruhbank/Fernsehturm startet um 10:32 Uhr, 13:02 Uhr und 15:02 Uhr. Am 23. September 2018 findet kein Fahrbetrieb statt. Vom 28. September bis zum 14. Oktober 2018 bleibt das Museum wegen des Cannstatter Volksfestes geschlossen
- **Info:** www.strassenbahnmuseum.com, www.shb-ev.info

Blick in die Ausstellungshalle des Straßenbahn-Museums , in der am Festwochenende durchweg dichtes Gedränge herrschte

Ingrid Metz-Neun – „die Stimme des Nahverkehrs" – am Mikrofon in ihrem Offenbacher Studio
ALLE FOTOS: CHRISTIAN LÜCKER

„Nächste Haltestelle…"

Die Stimme des Nahverkehrs ■ Millionen kennen ihre Stimme – doch so gut wie niemand kennt den Menschen dahinter. Ingrid Metz-Neun hat für rund 40 deutsche Verkehrsunternehmen die Haltestellen in Bussen und Bahnen angesagt. Nach 40 Jahren ist damit jetzt Schluss. Ein Gespräch über ein Leben mit kleinen Umwegen, russische Fanpost und seltsame Haltestellennamen

Sie hat Kekse mit ganzen Nüssen bereitgestellt, leise blubbert eine Cola aus dem Automaten. „Es muss ja nicht immer Kaffee sein". Ingrid Metz-Neun lächelt. Der Empfang in ihrem Tonstudio in Offenbach ist herzlich, mit ihrem Strahlen erfüllt sie den Raum. Kein Zweifel: Ingrid Metz-Neun ist die gute Seele in ihrem Tonstudio. Aber sie ist auch eine aufgeweckte und sehr erfolgreiche Geschäftsfrau. Schon als junge Frau meisterte sie die Schauspielschule und stellte schnell fest, dass auf Dauer die Arbeit vor der Kamera zu langwierig und die Arbeit auf der Bühne zu langweilig ist. Das alles ist über 40 Jahre her. Seither hat sich die heute 67-Jährige fast komplett der „akustischen Schauspielerei" gewidmet und unzählige Werbespots gesprochen, Filme synchronisiert, Haltestellen eingesprochen und in ihrem Studio die Fäden zusammengehalten. Jetzt hat sich Ingrid Metz-Neun in den „Unruhestand" verabschiedet und ihre Haltestellenansagen werden nach und nach – meist durch Computerstimmen – ersetzt. Doch wie ist Ingrid Metz-Neun „nebenbei" zur bekanntesten Haltestellen-Ansagerin Deutschlands geworden? Wir stellen Ihnen die Frau hinter der bekannten Stimme und ihren weniger bekannten Werdegang vor!

Frau Metz-Neun, Millionen Menschen kennen Ihre Stimme aus dem Alltag. Sie fordern

im Flughafen dazu auf, das Gepäck nicht aus den Augen zu verlieren, sagen in Navigationsgeräten, wo es langgeht und bieten mit ihren Haltestellenansagen in ganz Deutschland tausendfach Orientierung. Für Fahrgäste in Düsseldorf, Hamburg, Berlin, Frankfurt, Duisburg oder Mülheim sind oder waren Sie die tägliche Begleiterin aus dem Lautsprecher in Bus und Bahn. Wer immer Ihre Stimme hört, wird wohl sagen: Sie klingt warm, klar, leidenschaftlich, sympathisch und hat das gewisse Etwas. Aber wie sehen Sie das? Mögen Sie Ihre Stimme selbst?

Nein! (lacht) Ganz, ganz ehrlich: Ich habe nie verstanden und werde wahrscheinlich auch bis ans Ende meiner Tage nicht verstehen, dass ich schon in den 70er-Jahren zunächst mal durch das Sprechen von Werbung mein Kind und mich ernähren konnte und ich mir dann später tatsächlich ein eigenes Synchronstudio leisten konnte – das hätte ich nie gedacht! Und ich mag meine Stimme tatsächlich nicht besonders! Ich war mal in Düsseldorf in einem Hotel und fragte diesen netten Nachtportier: „Könnten Sie mich bitte morgen früh um halb 7 wecken?“ Ich bin dann eingeschlafen und dachte mir, dieser nette Mensch wird mich morgen früh anrufen. Und dann klingelt auch um halb 7 das Telefon und ich höre mich selbst sagen: „Sie wollten geweckt werden, es ist 6 Uhr 30.“ Ne, also in dem Moment empfindet man gar nichts als schön!

Können Sie sich denn erklären, was andere an Ihrer Stimme so sehr mögen?

Ich weiß es wirklich nicht! Ich habe ja auch heute noch ganz entzückende Fanclubs, ganz alleine nur wegen der Straßenbahnansagen. Ich finde das toll, weil das sogar überwiegend junge Leute sind. Eine Mail fand ich sehr nett, da stand drin: „Sie begleiten mich, seit ich ein Schulkind bin. Und jetzt habe ich mal ein Bild von Ihnen gesehen. Sie sind ja gar nicht mehr so jung, aber Sie klingen noch so jung.“

Sehr charmant. Apropos jung: Ich möchte mal weit mit Ihnen in der Zeit zurückgehen – in Ihre Kindheit. Das ist ja eine sehr prägende Zeit im Leben. Sie sagen aber selbst, dass Sie als Kind, von dem was Sie heute sind, gar nicht so viel hatten.

Nein gar nicht – weil ich mit fünf Jahren nach einer Lungenentzündung Bronchialasthma bekam. Damals gab es noch kein Cortison, ich wurde immer eingeschmiert mit schrecklich riechenden Salben und habe zuhause im Bett gesessen, durfte keinen Sport machen, durfte nicht in die Schule gehen. Ich hatte mein Lesen, habe mich dabei auch sicherlich immer wieder in irgendwelche Wunsch- oder Traumwelten begeben. Da ich als Kind eben keine rebellische Phase hatte und zehn Jahre so gut wie nicht gesprochen habe und auch keine Wünsche angemeldet habe, kam das dann irgendwann.

Schon mit 16 Jahren kam bei Ihnen der Wunsch auf, Schauspielerin zu werden. Dabei hatte Ihr Vater Ihnen schon eine Banklehre eingefädelt, die Sie abbrechen wollten. Wie haben Sie das Ihren Eltern klar gemacht?

Denen habe ich das erstmal gar nicht klar gemacht. Während ich krankgeschrieben war, habe ich heimlich telefoniert und bei den Schauspielschulen angefragt. Dann bin ich an eine private Schauspielschule geraten und die sagten: „Ja, da musst du aber erst die Aufnahmeprüfung machen.“ Ich habe mir drei Stücke ausgesucht, sie zuhause geübt und die Prüfung schon nach dem zweiten Stück bestanden. Die Herren brachen in Tränen aus. Das Schlimme war nur: Damals wurde man ja erst mit 21 volljährig und ich war gerade mal 16. Deshalb brauchte ich noch die Unterschrift meines Vaters für die Schauspielschule. Ich bin zu meinem Vater gegangen und habe gesagt: „Entweder Du unterschreibst oder ich schmeiß mich vor den Zug!“

In den Mülheimer M-Wagen liefen die Ansagen von Ingrid Metz-Neun bis vor etwa zehn Jahren noch auf klassischen Kassetten, zuletzt nur noch digital. Vor einigen Jahren hat aber auch in Mülheim und Duisburg eine synthetische Stimme übernommen ...

Die VGF in Frankfurt war in den 1970ern der erste Verkehrsbetrieb, der die Haltestellenansagen von Ingrid Metz-Neun eingesetzt hat. Mittlerweile leistet Computerstimme „Petra“ diesen Job

Das war hart – aber es hat gewirkt!
Es hat gewirkt. Und was ich meinem Vater bis heute sehr zugute halte: Er hat es geschafft, dass mich die Bank aus der Lehre rausgenommen und mir noch ein wunderbares Zeugnis ausgestellt hat. Aber ich habe meine Eltern mit dem Wechsel natürlich auch in Ängste versetzt. Was für mich ganz schrecklich war, war die Tatsache, dass mein Vater ein paar Jahre später an einem Herzinfarkt gestorben ist. Und bei der Beerdigung kamen ganz viele Leute auf mich zu, die ich gar nicht kannte – es waren wohl Leute aus der Versicherungsagentur meines Vaters. Ich meinte: „Woher kennen Sie mich?“ und jemand sagte: „Ja, wussten Sie denn nicht? Ihr Vater hat alles gesammelt, was Sie gemacht haben!“ Ich habe dann mal in seine Aktentasche geschaut, darin waren DIN A4-große Fotos von mir auf der Bühne und im Fernsehen. Ich weiß bis heute nicht, wie er da dran gekommen ist. Aber er hat sie wohl jedem direkt gezeigt, weil er stolz auf mich war. Und da muss ich heute noch weinen, weil ich mir denke: Was für ein armer Mensch, warum hat er mir das nicht mal vorher gesagt?

Trotz Ihrer Mühe und Ihres Talents: Die klassische Schauspielkarriere haben Sie nicht hingelegt …
Genau – und zwar ganz einfach, weil ich während der Schauspielschule das Glück hatte, dass ich schon im zweiten Jahr für eine große Fernseh-Doppelrolle engagiert wurde. Ich habe sehr intensiv die Fernseharbeit kennengelernt und die fand ich total langweilig! Wenn Sie nicht die Hauptrolle spielen, dann müssen Sie als Erste in der Maske sein, dann haben Sie vier, fünf Stunden Leerlauf, mittags haben Sie dann vielleicht den ersten Satz gesagt. Die Fernseharbeit hat mich nie so richtig angesprochen. Im dritten Lehrjahr durfte ich am Theater in Darmstadt für eine Kollegin einspringen. Das hat mir großen Spaß gemacht, weil es auch so hautnah am Publikum war. Später nach der Schauspielschule habe ich dann am Volkstheater Frankfurt gespielt – aber da musste ich zwei oder dreimal Strafe zahlen, weil ich hinter der Bühne Dummheiten gemacht und meinen Auftritt verpasst habe. Denn die Proben und die ersten Vorstellungen sind wunderbar – aber dann hatte ich ja das Gefühl alles zu können, irgendwann war es dann eben langweilig.

Sie sind neugierig geblieben und haben das Sprechen als ganz spezielles Feld des Schauspiels für sich entdeckt. Wie sind Sie genau zum professionellen Sprechen gekommen?
Durch irgendeinen Kollegen in der Schauspielschule. Es gab ein paar Straßen weiter einen Herrn, der hatte seine Garage mit Eierkartons etwas isoliert und in dieser Garage habe ich Kinowerbung gesprochen! Allerdings – sobald ein Auto vorbei kam, mussten wir wieder von vorne anfangen. Prägend war dann, dass in einer Vorstellung im Theater ein Tonstudio-Besitzer im Publikum war, der mich nach der Vorstellung ansprach und mich zu einem Casting einlud. So bin ich in die Werbung gerutscht. Und das hat mir riesigen Spaß gemacht, weil das so eine schnelle Sache war. Sie haben in 10, 20 oder 30 Sekunden so eine Mini-Geschichte erzählt, aber die muss man ja auch spielen. Nur mit Sprechen ist es nicht getan. Und über die Werbung kam ich letztlich auch zum Synchronisieren.

Ingrid Metz-Neun und SM-Autor Christian Lücker im Interview. Heute lebt die Schauspielerin und Synchronsprecherin an der Nordsee und genießt ihren „Unruhestand“

Zur Person

Ingrid Metz-Neun wurde am 3. Juni 1950 geboren und hat von 1966 bis 1968 die Schauspielschule Alice George in Frankfurt/Main besucht. Die meiste Zeit ihrer beruflichen Karriere ist sie in Tonstudios unterwegs gewesen, um Filme und Serien zu synchronisieren oder Werbung, Hörspiele und Haltestellen zu sprechen. Noch heute sind ihre Ansagen in vielen deutschen Städten in Bus und Bahn zu hören, zum Beispiel in Krefeld und Düsseldorf. Ihr ungewöhnlichster Job sind die Haltestellen trotzdem nicht. In Supermarkt-Radios durfte Metz-Neun zum Beispiel Käse im Sonderangebot anpreisen. „Und im Zoo gab es einen Automaten, wenn man da 20 Pfennig einwarf, habe ich etwas über die Fortpflanzung von Ameisenbären erzählt“.

Schauspielerei, Werbung, Synchronisation – wie sind Sie nach so vielen spannenden Stationen dazu gekommen, auch Haltestellen anzusagen?
Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt VGF war so einer der ersten Verkehrsbetriebe der meinte, dass es nicht bei allen Fahrgästen so gut ankommt, wenn der Schaffner durch den Wagen ruft: „Nächste Haltestelle – Weißer Stein!“ Die VGF hat tatsächlich zu einem Casting in einem Studio eingeladen und auch da hatte ich einfach wieder das Glück, dass man sich für mich entschieden hat. Das war 1976 und ein paar Jahre später kam ein Herr Meister aus Köln auf mich zu und meinte, das mit den Ansagen wäre toll, aber die auf Musikkassetten zu spielen sei blöd, man könnte die auch „digital“ aufspielen. Er konnte die Verkehrsgesellschaften der einzelnen Städte dafür begeistern und meine Stimme mit dem digitalen Chip zusammen verkaufen. Das hat sich verselbstständigt. Später kamen dann natürlich auch die Verkehrsbetriebe selbst, weil die sich untereinander gefragt haben, wo sie ihre Haltestellenansagen herbekommen. So wurde es immer mehr – wobei ich häufig gar nicht wusste, für welche Stadt ich gerade spreche. Da kamen dann per Fax die Haltestellenlisten, ich habe die eingesprochen und die Dateien sind dann an die Verkehrsbetriebe zurückgegangen.

Sie sagen, dass Sie oft gar nicht mehr auf dem Schirm hatten, für welche Stadt Sie gerade ansagen. Wenn Sie sich mal unsicher waren, wie man eine Haltestelle ausspricht – was haben Sie dann gemacht?
Also meistens hat meine Sekretärin im Tourismusbüro angerufen und gefragt: „Wie wird das ausgesprochen?“ Die wussten es oftmals auch nicht. Dann habe ich in der Regel drei, vier verschiedene Versionen eingesprochen, damit sich die Verkehrsbetriebe die richtige Version raussuchen konnten. Ich werde nie vergessen: Es gibt in Hamburg den U-Bahnhof „Kiekut“. Das wird zusammengeschrieben und so habe ich es auch gelesen. Das hat auch erst keiner moniert, aber nach Monaten kam dann raus, das heißt: „Kiek ut“, also platt für „Schau raus“. Sowas ist auch passiert.

Und wie genau läuft so eine Einsprech-Session im Studio ab?

Anfangs war das Einsprechen noch aufwendiger, denn auf den alten Kassetten musste nach jeder angesagten Haltestelle noch eine Pause von sechs Sekunden kommen. Als ich mein eigenes Studio hatte, ist das in der Regel so abgelaufen, dass ein Tontechniker das Mikrofon vernünftig eingestellt hat. Dann ist der in den Feierabend gegangen und ich stand da in meiner Freizeitkleidung hinter dem Mikrofon und habe gesprochen. Ich weiß noch genau – Berlin, das waren 6.000 Haltestellen auf einmal. Die habe ich auf zwei oder drei Abende aufgeteilt. Da kommt dann wieder das preußische Durchhaltevermögen durch, weil ich dieses „Nächste Haltestelle …“ ja wirklich unermüdlich oft einsprechen musste. Ich habe eben versucht, das freundlich klingend durchzuziehen, der Techniker hat am nächsten Tag alles sauber geschnitten und weggeschickt. Eine sehr unspektakuläre Sache. (lacht)

Und offenbar ziemlich monoton – zumal Sie ja auch immer im gleichen Duktus, also der gleichen Art, sprechen mussten, damit alles einheitlich klingt …

Das ist eben die Routine, die man beim Radio oder auch in der Sprechausbildung lernt, dass man genau weiß, wie man zu sprechen hat. Nur so konnten wir sicherstellen, dass die Anschlüsse stimmen, wenn zum Beispiel nur mal ein Haltestellenname ausgetauscht werden musste. Sie haben Recht, das ist ein gewisser Duktus, den ich mir angewöhnt habe – das merken Sie ja auch wenn ich sage: „Fahrtende – bitte aussteigen“, das klingt ein bisschen anders als wenn ich so mit Ihnen rede.

Apropos reden: Indirekt reden Sie ja mit vielen Menschen in ganz Deutschland – jeden Tag sind Sie mit Ihrer Stimme an Orten, die Sie selbst noch nie gesehen haben.

Dieser Blickwinkel, der kam auch erst mit den ersten Zeitungsberichten. Ich weiß noch, da stand plötzlich: „Meist gehörte Stimme in Deutschland“. Und ich dachte mir nur, dass das ja gar nicht sein kann. Aber doch – es hatte sich jemand hingesetzt und ausgerechnet: In Köln, Frankfurt, Duisburg und so weiter, da fahren am Tag so und so viele mit der Bahn. Und die fahren ja in der Regel nicht nur hin, die fahren auch zurück. Dann hat der das hochgerechnet und da kamen unglaubliche Zahlen bei raus! Wobei ich immer gesagt habe, dass das eigentlich keinen interessiert, denn ich komme ja über die Leute, ob die wollen oder nicht. Aber umso schöner, dass es den meisten wohl gefällt.

Ihre Ansagen sind bei rund 40 Verkehrsunternehmen gelaufen oder laufen bis heute. Haben Sie überhaupt noch einen Überblick, welchen Betrieben Sie ihre Stimme geliehen haben?

Nein, ehrlich gesagt nicht. Also erstmal hat mich gewundert, dass ich schon anfangs so viel Post aus ganz Deutschland bekommen habe. Ich hatte damals einen Weidenkorb, da landete immer die Post drin und ich habe wirklich viele Briefe bekommen, in denen stand: „Das tut so gut, Ihre Stimme ist so angenehm“.

Welche Briefe sind Ihnen da besonders in Erinnerung geblieben?

In Erinnerung ist mir vor allem geblieben, was beinahe auch unsere Ehe aufs Spiel gesetzt hätte. Ein Russe, der mit einer deutschstämmigen Frau verheiratet und früher Mathematik-Professor an der Uni in Moskau war, lebte in der Nähe von Offenbach und hat einen Freund so lange genervt, bis der über die VGF in Frankfurt tatsächlich meine Telefonnummer rausbekommen hat. Und dann haben wir fast ein Vierteljahr immer wieder telefoniert, bis wir uns dann auch endlich mal getroffen haben. Ja, dieser Mensch hat mich einfach fasziniert – mein Mann weiß das auch – das war wirklich eine Riesen-Liebesgeschichte, die durch die Ansagen entstanden ist.

Wie denken Sie über die Leute, die Ihnen schreiben?

Um ehrlich zu sein habe ich mir darüber lange keine Gedanken gemacht. Aber man kann grob sagen: Es gibt zwei Sorten von Menschen. Die einen, die rein nach dem Äußeren gehen und für die vielleicht auch die Stimme nicht wichtig ist. Und die anderen, für die die Stimme wichtig und aus-

Bei der Rheinbahn in Düsseldorf sagt Ingrid Metz-Neun auch heute noch rund 1.800 Straßenbahn-, Stadtbahn- und Bushaltestellen an

Nicht nur für Straßenbahnbetriebe hat Ingrid Metz-Neun Haltestellen eingesprochen. In den inzwischen schon weitgehend verschwundenen x-Wagen der S-Bahnen an Rhein und Ruhr hat sie jahrelang auch der „großen Bahn“ ihre Stimme geliehen

schlaggebend ist. Ich könnte mir vorstellen, wenn heute 50 Leute in der Straßenbahn sind, dass 40 davon vielleicht gar nicht hinhören, an ihrem Handy daddeln oder sonst was. Aber ein paar von diesen 50 freuen sich vielleicht, wenn morgens ihre gewohnte Stimme kommt. Ich habe ja auch mal am Flughafen Ansagen gemacht und da hat man den Fluggästen mal verschiedene Fotos vorgelegt und gefragt, von welcher Frau wohl die Durchsagen eingesprochen wurden. Es ist nie einer auf mich gekommen. Die Leute haben immer auf eine dunkelhaarige, schlanke Frau getippt.

Fahren Sie eigentlich selbst mit Bus und Bahn?
Eigentlich nur, wenn ich mal woanders bin. Solange ich in Frankfurt oder Offenbach bin, fahre ich größtenteils Fahrrad oder auch mit dem Auto muss ich ehrlich sagen.

Mittlerweile schreitet die Digitalisierung immer mehr voran – auch bei den Verkehrsbetrieben. Die VGF setzt zum Beispiel immer mehr synthetische, also am Computer erzeugte, Ansagen namens „Petra“ ein. Was ist das für ein Gefühl, dass Sie nach und nach durch die Maschine ersetzt werden?
Ich war gerade im Urlaub, als die VGF das bekannt gegeben hat und das gab in Frankfurt wohl einen regelrechten Aufschrei. Aber ich muss ehrlich sagen, ich werde diese Entwicklung nicht aufhalten können und auch die Kollegen werden das nicht aufhalten können. Ich hätte beruflich mit dem Studio nie den Erfolg gehabt, wenn wir nicht auch permanent mit der Zeit gegangen wären und immer die neueste Technik gehabt hätten. Das ist der Lauf der Dinge.

Der erste Roman von Ingrid Metz-Neun

Gartenarbeit, Strandspaziergänge und das Schreiben an der Nordsee – für all das hat Ingrid Metz-Neun endlich Zeit. „In meinem Kopf ist so viel, was raus will – so schnell kann ich gar nicht schreiben“. Gerade ist ihr erster Roman erschienen – und ein Hauch Autobiografie steckt in „Brav kann ich auch, bringt aber nix“. Auf Bestellung in jedem Buchhandel erhältlich oder online bei „Books on demand“, Paperback, ca. 168 Seiten, 10 €, ISBN 978-3-945923-20-7.

Auch wenn die meisten Menschen Sie mit Ihren Haltestellenansagen in Verbindung bringen – wie sah Ihr sonstiger Berufsalltag aus?
Früher bin ich gegen halb 9 aus dem Haus ins Studio gegangen. Da haben die Ansagen dann den minimalsten Teil ausgemacht. Ich habe vor allem lippensynchrone Dialogbücher geschrieben. Also Drehbücher so umgeschrieben, dass die Lippenbewegungen im Film zu den deutschen Übersetzungen passen, inklusive aller Huster, Räusperer und so weiter. Das ist eine ganz schöne Sisyphusarbeit. Dann muss der Kunde das Buch abnehmen, die Besetzung besprechen und schließlich geht man in die Aufnahme. Da gibt es etwa fünf Hauptrollen und 30 bis 40 Nebenrollen. Da jeder Sprecher eine Grundgage bekommt, wäre es viel zu teuer, sie nur für eine Rolle am Tag zu buchen. Deshalb haben wir in unserem Tonstudio auch vier Einzelstudios eingerichtet. Nicht, weil wir größenwahnsinnig sind, sondern, damit die Sprecher an einem Tag mehrere Rollen sprechen können. Das alles zu koordinieren kostet unheimlich viel Zeit.

Wann kam dann der Zeitpunkt, an dem Sie gesagt haben: Ich höre auf!?
Zu meinem 60. Geburtstag meinten meine Ärzte schon, ich sollte etwas kürzer treten. Ich hatte damals bereits eine kleine Ferienwohnung an der Nordsee und habe auf meiner Geburtstagsfeier gesagt: „Leute, ich habe Euch eingeladen, weil ich mich langsam zurückziehe.“ Dann kamen so viele interessante Aufträge und ich habe statt weniger mehr gemacht. Erst eine Krebserkrankung war dann die Zäsur, wo klar war: Das war ein Signal!

Heute sind Sie an der Nordsee zuhause, aus der Ferienwohnung ist mittlerweile ein eigenes Haus mit Garten geworden. Dort leben Sie jetzt – wie Sie selbst sagen – im „Unruhezustand“. Sie ackern leidenschaft-

Auch im Krefelder Rheinhafen ist „die" Stimme jeden Tag unterwegs – ohne jemals selbst dort gewesen zu sein …

„Echte" Stimmen statt Computeransagen!

Auch wenn Ingrid Metz-Neun sich aus dem Alltagsgeschäft weitgehend zurückgezogen hat, ist ihr Tonstudio unter Leitung ihres Sohnes weiterhin aktiv. So gibt es in der Sprecherkartei auch einige Stimmen, die der Stimme von Ingrid Metz-Neun sehr nahe kommen. „Ich habe einige Stimmen zusammengestellt, die für die Verkehrsbetriebe eine gute Alternative sein könnten."

lich gerne im Garten, bauen eigenes Obst und Gemüse an und nehmen sich viel Zeit fürs Schreiben.

Ich habe schon als Kind, wenn es mir richtig dreckig ging, geschrieben. Für mich war das wie eine Medizin. Ich habe später auch kleine Kolumnen geschrieben und Ausstellungen hier im Studio gemacht. Dabei habe ich auch eine Dame von einem Verlag kennengelernt, die heute eine gute Freundin ist. Sie kam vor zwei Jahren an und meinte, jetzt hätte ich doch die Zeit, nicht nur Kurzgeschichten zu schreiben, sondern auch mal längere Geschichten. Das mache ich wie vieles andere auch völlig aus dem Bauch raus, fange einfach an und lasse die Charaktere sich entwickeln. Jetzt habe ich den ersten Roman geschrieben, der ist auch ein bisschen autobiografisch aus der Zeit der Synchronisation. Mein zweiter Roman betrifft in erster Linie die Zeit der Schauspielschule. Und in meinen dritten Roman schmeiße ich alle Kurzgeschichten zusammen. Jetzt schreibe ich an Roman Nummer vier und habe auch für fünf und sechs und sieben schon Ideen!

Das Interview führte Christian Lücker.

Mit Rasengleis und ohne Oberleitung – Luxemburgs nun erstmals verlängerte Tram macht einen sauberen Eindruck. Dazu tragen auch die bemerkenswert designten Urbos-Bahnen des spanischen Herstellers CAF bei

Drahtlos in die City

Luxemburgs Tram wächst ■ Über die „Rote Brücke" erreicht die „Stater Tram" ein gutes halbes Jahr nach ihrer Eröffnung nun auch einen Teil der Innenstadt – oberleitungslos! Und der Ausbau geht weiter

LUXTRAM
Good Morning Stäreplaz
LE TRAM EST GRATUIT JUSQU'AU 16 SEPTEMBRE 2018
THE TRAM IS FREE OF CHARGE UNTIL SEPTEMBER 16, 2018
DIE TRAM IST GRATIS BIS ZUM 16. SEPTEMBER 2018
LUXEXPO · ALPHONSE WEICKER · NATIONALBIBLIOTHÉIK BIBLIOTHÈQUE NATIONALE · UNIVERSITÉIT · COQUE · EUROPAPARLAMENT PARLEMENT EUROPÉEN · PHILHARMONIE MUDAM · ROUT BRÉCK - PAFENDALL PFAFFENTHAL - KIRCHBERG · THEATER · FAÏENCERIE · STÄREPLAZ ÉTOILE

Bis zum 16. September galt der Nulltarif, fortan ist die Fahrt nur noch samstags gratis. Grundsätzlich ist der ÖPNV-Tarif in Luxemburg aber überaus günstig

Am 10. Dezember 2017 feierte die Straßenbahn in Luxemburg ihr Comeback (siehe SM 4/2018). Nun wurde die bisher acht Haltestellen umfassende und knapp vier Kilometer lange, in den Stadtteil Kirchberg führende Strecke verlängert. Am 27. Juli kamen drei weitere Haltestellen und rund zwei Kilometer Strecke hinzu. Die „Stater Tram", was auf letzebuergisch „Stadt-Straßenbahn" heißt, fährt nun auf einer Gesamtstrecke von 5,7 Kilometern Länge.

Der neue Streckenteil setzt an der bisherigen westlichen Endstation Rout Bréck/ Paffendall an, wo über eine 200 Meter kurze, teilweise unterirdische Standseilbahn eine Umsteigemöglichkeit zu den Nahverkehrszügen der CFL besteht. Die Straßenbahn überquert von hier aus nun über die Großherzogin-Charlotte-Brücke („Rote Brücke") das Tal des Flusses Alzette, so dass

An dieser Stelle an der „Rout Bréck" endet der Fahrdraht und die Bahnen fahren im Batteriebetrieben weiter in das Zentrum MICHAEL BEITELSMANN (9)

Auf dem Kirchberg-Plateau fährt die Straßenbahn bereits seit Dezember 2017, hier an der Haltestelle Alphonse Weicker. In diesem großen Neubaugebiet sind zahlreiche öffentliche Institutionen, aber auch Gewerbe und Einkaufszenten, bestens an die Tram angeschlossen.

An der Haltestelle „Rout Bréck/Paffendall" besteht Umsteigemöglichkeiten zu den Zügen der Staatsbahn CFL. Um den beträchtlichen Höhenunterschied zur neuangelegten Bahnstation zu überwinden, haben die CFL eigens eine 200 m lange Standseilbahn errichtet, die in kurzen Abständen verkehrt

Solche 500-Volt-Versorgungsschienen versorgen die Bahnen an den Haltestellen im Zentrum im oberleitungslosen Abschnitt mit Strom

sie erstmals auch einen Teil des Stadtzentrums erreicht. Nördlich am Zentrum vorbei führt die Strecke über die Zwischenhaltestellen Theater und Keramik jetzt zum zentralen Umsteigeknoten Stäreplaz/Etoile (Sternplatz).

Laden beim Bremsen und Halten

Um die Straßenbahn optimal in das Stadtbild einzubinden, gelangt auf diesem Abschnitt ein oberleitungsfreies Stromversorgungssystem zum Einsatz („CAF Greentech Freedrive" oder „Acumulador de Carga Rápida"/ACR). Dabei sind die zum Einsatz kommenden Urbos-Bahnen mit Batterien und Superkondensatoren („Supercapacitors" bzw. Super-CAPs) ausgestattet, welche an den Haltestellen über eine kurze Stromschiene im Boden geladen werden. Voll besetzt (450 Passagiere) weist eine Tram mit Batterien und Supercaps eine Reichweite von maximal vier Kilometern auf. Die an den Haltestellen befindlichen Versorgungsschienen stehen übrigens nur dann unter Spannung, wenn sie von einer Bahn in voller Länge abgedeckt werden. Eine Stromschlaggefahr besteht daher nicht.

Sobald eine Bahn steht, wird mit einem ausfahrbaren Kontaktstück eine Verbindung zur Stromschiene hergestellt und der seit der zurückliegenden Haltestelle verbrauchte Strom wieder aufgefüllt. Bei einer Stromstärke von bis zu 1.700 Ampère und einer Spannung von 500 Volt dauert der Ladevorgang etwa 20 Sekunden. Die Super-CAPs werden im Wesentlichen jedoch bereits durch Zurückführen der Bewegungsenergie beim Bremsen geladen.

Daten und Fakten: Luxtram

Betreiber	Luxtram S.A.
Spurweite	1.435 mm (Normalspur)
Stromsystem	750 Volt Gleichstrom*
Betriebsart	Zweirichtungsbetrieb
Betriebshöfe	1
Linien	1
Fahrzeuge	CAF Urbos 3
Reisegeschwindigkeit	20 km/h
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h

*im Oberleitungsbetrieb

2020 bis zum Hauptbahnhof, 2021 auch zum Flughafen

Als nächster Ausbauschritt mit vier weiteren Stationen wird voraussichtlich 2020 die in Bau befindliche Verlängerung der Strecke durch die Altstadt bis zum Hauptbahnhof eröffnet. Die weitere Verlängerung der Linie mit sieben Haltestellen bis in das Gewerbegebiet Cloche d'Or im Süden der Stadt befindet sich in der Planungsphase. Gleiches gilt für die Verlängerung vom gegenwärtigen östlichen Endpunkt Luxexpo zum Flughafen Findel. Hier sollen die Bahnen bereits 2021 rollen. Dieser rund 4,5 Kilometer lange Abschnitt wird nur eine Zwischenstation aufweisen und eine Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h erlauben, so dass er in rund sieben Minuten Fahrzeit zu bewältigen ist.

Die „Stater Tram" fährt von ca. 5 Uhr morgens bis kurz vor Mitternacht. Unter der

Woche besteht zwischen ca. 6:30 Uhr und 20 Uhr ein Sieben-Minuten-Takt, davor und danach kommt alle zehn bis 15 Minuten eine Bahn. Samstags fährt Luxemburgs Tram tagsüber im Zehn-Minuten-Takt, frühmorgens und nach 20 Uhr im 15-Minuten-Takt, der an Sonntagen ganztägig gilt.

Bisher konnte die „Stater Tram" auf der gesamten Streckenlänge von der Haltestelle Luxexpo bis zur Haltestelle Stäreplaz/Etoile übrigens kostenlos benutzt werden – und die Nachfrage übertraf mit (vor der Verlängerung) rund 17.000 Fahrgästen täglich die Erwartungen um etwa das Doppelte! Mit der für den 16. September 2018 angekündigten vollständigen Eröffnung der intermodalen Umsteigehaltestelle an der Place de l'Etoile gilt dann die nationale Tarifstruktur, die nicht entfernungs-, sondern zeitbezogen und dabei vergleichsweis überaus günstig ist. So kostet die zwei Stunden gültige Kurzeitkarte 2 Euro und die Tageskarte 4 Euro. An Samstagen soll der Nulltarif in der Straßenbahn aber auch weiterhin gelten. MICHAEL BEITELSMANN/MH

Moderne Tram in moderner Umgebung. Wagen 102 wendet hier vorzeitig an der Haltestelle Universität. Auf dem Kirchberg-Plateau ist die Strecke mit Oberleitung versehen

Linienplan der der Luxemburger Tram in ihrer derzeitigen Ausdehnung. Diedrei innerstädtischen Haltestellen links unten sind im Juli 2018 neu hinzugekommen LUXTRAM

Die Fahrzeuge

Der Betreiber Luxtram setzt Fahrzeuge des spanischen Unternehmens CAF (Construcciones y auxiliar de ferrocarriles), Typ „Urbos 3", ein. Die siebenteiligen Bahnen weisen eine Länge von 45,4 Metern und eine Breite von 2,65 Metern auf; sie bieten 450 Fahrgästen Platz und sind vollklimatisiert. Im Endausbau wird die Flotte 32 Fahrzeuge (Nummern 101 bis 132) umfassen. Bei Bedarf können die innen wie außen raffiniert illuminierten Bahnen auch noch weiter verlängert werden.

Großzügig und innovativ gestaltet zeigen sich Luxemburgs CAF-Bahnen im Inneren

Die „Rout Bréck" über die Alzette-Schlucht schlägt nun auch für die Tram die Brücke in das Zentrum der Hauptstadt des Großherzogtums. Bereits hier wurde auf die Anlage einer Oberleitung verzichtet.

„Open Air" im Schatten des Olympiaturms

Arbeitswagen 2942 auf Abnahmefahrt am 21. August 2018 in der reaktivierten Innenschleife der großzügigen Wendeanlage „Ackermannstraße". Hier können nun bis zu 21 Bahnen unter freiem Himmel über Nacht abgestellt werden

ALLE AUFNAHMEN: FREDERIK BUCHLEITNER

München: Ackermannschleife als „Freiluft-Depot" ■ Zu viele Bahnen und (noch) zu wenig Betriebshof: Bei der Münchner Tram muss improvisiert werden. Gut, dass man die „Olympia-Schleife" von 1972 noch hat …

Begleitend zur Stilllegung mehrerer Straßenbahnstrecken haben die Münchner Verkehrsbetriebe im Jahre 1993 den „Betriebshof 3" an der Westendstraße aufgegeben. Seither sind Münchens Trambahnen in lediglich einem Depot – dem „Betriebshof 2" an der Einsteinstraße – beheimatet. Das Gelände an der Westendstraße konnte zunächst fallweise bei Bauarbeiten noch zur Abstellung einiger Bahnen genutzt werden, doch mit dem endgültigen Abbruch des ehemaligen Standortes im Jahre 2008 ging diese Option verloren.

Die Konzentration auf nur einen – aufgrund der Lage nicht erweiterungsfähigen – Betriebshof wurde in den vergangenen Jahren ein riesiges Kapazitätsproblem. Denn die Tram der Isar-Metropole boomt. Stetig steigende Fahrgastzahlen verlangen Taktverdichtungen, weitere Neubaustrecken sind geplant. Entsprechend muss die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ihren Wagenpark erneut erweitern.

Zweiter Betriebshof soll kommen

Bereits in den vergangenen Jahren war die Fahrzeugflotte eigentlich schon zu groß, als dass sie mit dem einen Betriebshof noch sinnvoll zu bewältigen wäre. Mit der laufenden Lieferung der 22 neuen Avenio-Wagen reicht der Platz endgültig nicht mehr. Auf dem Gelände der Hauptwerkstätte an der Ständlerstraße in Ramersdorf soll deshalb in einigen Jahren ein zweiter Betriebshof entstehen, der die nötigen Abstellkapazitäten bieten kann. Doch bis es soweit ist, muss sich die MVG anders behelfen.

Als provisorische Lösung zur nächtlichen Abstellung dient seit Januar 2018 daher die so genannte „Ackermannschleife" (nach der daneben liegenden Ackermannstraße). Diese oft auch als „Olympiaschleife" bezeichnete Anlage wurde anlässlich der Olympischen Sommerspiele 1972 auf der Südseite des Olympiaparks – vormals Oberwiesenfeld – errichtet. Sie ist zwischen den Stationen Leonrodplatz und Infanteriestraße an die Strecke der heutigen Tangentiallinie 12 angebunden.

Im Grundsatz ist die äußerst großzügig angelegte Schleife durchgehend zweigleisig

Letzter Einsatz? Arbeitswagen 2942 am 21. August 2018 bei der Fahrleitungsabnahme in der „Ackermannschleife“

Münchens letzte Arbeitstram vor der Ablösung

Von den Münchner Stadtwerken werden diverse Dienstfahrzeuge für die Instandhaltung des Gleisnetzes und der Fahrleitung vorgehalten. In den letzten Jahrzehnten ging man dabei – wie in vielen Städten üblich – den Weg von reinen Straßenbahnwagen hin zu Zweiwegefahrzeugen. Lediglich eine herkömmliche „Arbeitstrambahn“ – neben einem derzeit nicht betriebsbereiten Fahrschulwagen – hat diesen Generationswechsel überlebt: Es ist der Fahrdrahtkontrollwagen 2942 (dem Münchner Typenschema als FK 1.8 zugeordnet), der noch zur Kontrolle und Abnahme der Fahrleitung und auch mit einem Schneepflug ausgerüstet eingesetzt wird.

Das Fahrzeug wurde 1961 auf dem Rahmen eines Poststraßenbahnwagens aufgebaut. Es ist seit der Spannungsumstellung auf 750 Volt im Jahr 2001 die letzte betriebsfähige Arbeitsstraßenbahn in München. Der Wagen besitzt eine Beobachtungskanzel mit Messeinrichtungen zur Kontrolle der Höhe und Führung der Oberleitung. Auf den reaktivierten Innengleisen der Ackermannschleife kam er am 21. August 2018 zum Einsatz, und vermutlich war es einer seiner letzten. Denn im Betriebshof wartet bereits ein Zweiwegefahrzeug auf die Zulassung. Ebenfalls mit einer Beobachtungskanzel ausgerüstet, soll es den betagten Altwagen ablösen. Auf den Wagen 2942 wartet dann wohl die Fahrt ins MVG-Museum, wo er die umfangreiche Sammlung der alten Spezialstraßenbahnen perfekt ergänzen kann – hoffentlich weiterhin fahrfähig!

mit jeweils separaten Ein- und Ausfahrten und bietet durch zwei Gleiswechsel Überhol- und variable Aufstellmöglichkeiten. Im Sonderverkehr zu den Olympischen Spielen nur wenige Wochen notwendig, gab es seitens der Verkehrsbetriebe schon bei Planung und Errichtung der Anlage Überlegungen für eine spätere Nutzung zur Fahrzeug-Abstellung.

Teilrückbau aus dem Jahre 2005 wieder rückgängig gemacht

Der Sparkurs der den Stadtwerken zugehörigen MVG führte nach der Jahrtausendwende jedoch zur Aufgabe von im Regelbetrieb obsoleten, für den Störungs- oder Baustellenfall aber oft wichtigen Wendeschleifen oder Ausweichgleisen. Auch die „Ackermannschleife“ wurde in diesem Zuge „gestutzt“. 2005 wurde die Oberleitung auf den zwei zum Drehen nutzbaren Innengleisen entfernt. Lediglich die Außenschleife und ein kurzer Überholabschnitt wurden seither betriebsbereit gehalten. Wiederholt keimten gar Überlegungen zur totalen Aufgabe der Anlage auf, der Einsatz engagierter Mitarbeiter verhinderte dies aber. Das kommt der MVG nun – in Zeiten einer stark wachsenden Fahrzeugflotte – zugute: Nachts sind Bahnen verschiedener Linien in der „Ackermannschleife“ abgestellt, um am frühen Morgen gleich wieder von dort in den Planeinsatz zu gehen. Ein Sicherheitsdienst

Die „Ackermannschleife" wird auch regelmäßig bei Störungen oder Baustellen von auf den Linien 20 und 21 eingesetzten Bahnen besucht. Im Stationsgebäude links neben P-Wagen 2005 wurde ein Pausenraum für das Fahrpersonal eingerichtet

überwacht die nächtliche Abstellung der Züge. Diese dezentrale Abstellmöglichkeit entlastet nicht nur den einzigen, nicht gerade zentral gelegenen Betriebshof, sondern verkürzt auch die Ein- und Ausrückwege. Die Instandhaltungsarbeiten werden für alle Trambahnen aber weiterhin im Betriebshof an der Einsteinstraße vorgenommen.

Hinterstellung von bis zu 21 Bahnen

Bislang wurden über Nacht lediglich neun Züge auf dem Außengleis hinterstellt. Nun wurden die Innengleise wieder reaktiviert. Nach „Entkrautung" sowie Erneuerung und Erweiterung der Oberleitungsanlagen ist künftig die Abstellung von bis zu 21 Straßenbahnen möglich. Die Abnahmefahrten auf den „alten neuen" Gleisen und unter dem neuen Fahrdraht erfolgten am 21. August 2018 mit dem Fahrdrahtkontrollwagen 4942 – möglicherweise war es der letzte Einsatz für den Veteran (siehe Kasten).

Das lange Jahre ungenutzte Stationshaus an der „Ackermannschleife" im Bereich der Einstiegshaltestelle wurde übrigens bereits zum Pausenraum für das Fahrpersonal umgebaut. Auch tagsüber ist es keine Seltenheit, dass Straßenbahnen die Anlage „besuchen", z.B. vom Leonrodplatz abgeleitete Kurse der verspätungsanfälligen Linien 20 und 21. Sowohl bei kurzfristigen Störungen, als auch bei geplanten Baustellen greift die im Trambereich ausschließlich Einrichtungsfahrzeuge einsetzende MVG gerne auf die variable Wendemöglichkeit im Schatten des Olympiaturms zurück.

Frederik Buchleitner

Nächtliche Impression in der „Ackermannschleife" mit Straßenbahnwagen des in den meisten Exemplaren vorhandenen Münchner Typs R 2.2. Bislang konnten in dieser ursprünglich für die Olympischen Spiele 1972 errichteten Anlage maximal neun Fahrzeuge dezentral übernachten, künftig sind es bis zu 21. Ein Sicherheitsdienst sorgt dafür, dass die Bahnen nicht beschädigt oder beschmiert werden

Eine freundliche Mitarbeiterin fertigt gerade den Wagen in der Station Im. Hutovskoho in Fahrtrichtung Kiltseva mit der Kelle ab
ALLE AUFNAHMEN: MATHIAS DIERCKS

Schnellstraßenbahn auf ukrainisch

Die Metro-Tram von Kryvih Rih ■ Eine Straßenbahn gibt es in der ukrainischen Industriestadt Kryvih Rih seit 1935. Besonders interessant ist aber die seit 1986 auf neu gebauten Strecken verkehrende Schnellstraßenbahn, die mit drei Linien weit auseinander liegende Stadtteile verbindet

Kryvih Rih, mit einer Ausdehnung von bis zu 120 km die längste Stadt der Ukraine, vermittelt ein brutales Industrieflair, welches sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckt. Besonders bekannt ist die Stadt für ihr Eisenerzvorkommen. Extrem schmutziger Qualm und aktive Kombinate erinnern ein wenig an das Ruhrgebiet der 30er oder 50er Jahre.

Die erst seit 1881 langsam und in den letzten rund 90 Jahren im Rahmen der sowjetischen Industrialisierung stark angewachsene Stadt besitzt kein historisches Stadtzentrum sondern viele kleine Stadtteilzentren, welche immer wieder von zahlreichen Industriekombinaten, Brachflächen, Seen, Dörfern und Feldern unterbrochen werden. Wohnten im Jahre 1926 noch 31.194 Menschen dort, waren es 1939 bereits 188.955 und nach dem zweiten Weltkrieg stieg die Einwohnerzahl bis auf über 713.000 im Jahre 1989. Heute wohnen rund 657.000 Menschen in Kryvih Rih. Insofern ist ein Großteil der Stadtgebiete auf dem Reißbrett entstanden.

Die offizielle ukrainische Bezeichnung der Stadt lautet Kryvih Rih, auf einigen zweialphabetischen (kyrillisch/lateinisch) Straßenschildern ist der Name Kriwij Rig zu finden. Der russische Name hingegen lautet Kryvoi Rog (deutsch: Krummes Horn). Ein kurzer Bilderbogen im Straßenbahnmagazin 3/1996 inspirierte den Verfasser dieses Artikels sich den Betrieb einmal näher unter die Lupe zu

Der Geisterbahnhof Vovnopriadilna, mitten auf freiem Feld gelegen, wird bis heute ohne Halt durchfahren

Typische Betonarchitektur der sogenannten Moderne der 80er prägen das Bild dieser Strecke, hier der Bahnhof Im. Hutovskoho

nehmen und zu seiner Heimat, dem Ruhrgebiet, Vergleiche der Industriekultur und der Straßenbahn zu ziehen.

Baubeginn im Jahre 1974

Im Jahre 1974 begannen in Kryvih Rih/Ukraine (russisch: Krivoi Rog) zur Erschließung der weit auseinander liegenden Stadtteile nordöstlich der Industriestadt die Arbeiten für den Bau einer sogenannten Schnellstraßenbahnstrecke und dem Bau von Tunnelstrecken. Erste Planungen bestanden bereits ab den 60er-Jahren im Zuge der sozialistischen Stadtplanung. Kryvyi Rih und Wolgograd waren als erste einst sowjetische Städte auserkoren, alternativ zu einer Voll-U-Bahn stadtbahnähnliche Strecken jedoch bedient durch Straßenbahnfahrzeuge zu erbauen. Optional sollte jedoch eine spätere Umstellung auf echten U-Bahnbetrieb vorbehalten bleiben. Die erste Teilstrecke wurde am 26. Dezember 1986 zwischen Dzerzhysnka und Maidan Prazi eröffnet, wo sich eine große Wendeschleife und der Betriebshof befinden. Der südliche Tunnel im Stadtrajon Metalurh wurde am 23. Februar 1988 zum U-Bf Budynok Rad und am 2. Mai 1989 zur heute noch bestehenden südlichen, oberirdischen Endstelle Kilzewa eröffnet.

Am 25. Oktober 1999 wurde ausgehend neben der bisherigen nördlichen Endstelle Maidan Prazi die Strecke nach Zarichna verlängert. Nachträglich wurden der U-Bahnhof Elektrosawodska am 9. Juni 2000 und der oberirdische Bahnhof Miska Likarnja am 19. Mai 2001 in Betrieb genommen. Die Streckenlänge von der südlichen Endstelle Kiltseva bis zur nördlichen Endstelle Zarichna beträgt 18,7 km, davon liegen 6,8 km im Tunnel.

So sieht die Strecke aus

Die Strecke beginnt südlich des Stadt(teil)zentrums Metalurh in der großzügig angelegten Wendeschleife Kiltseva und führt zunächst nördlich. Kurz danach wird über ein Brückenbauwerk ein See überfahren, wonach die Bahnen im Tunnel erstmals abtauchen. Von dieser Endstelle aus fahren die Bahnen zunächst im Linksverkehr, da die beiden folgenden U-Bahnhöfe Prospect Metalurhiv und Budynok Rad über Mittelbahnsteige verfügen, jedoch überwiegend Einrichtungsfahrzeuge ohne Türen auf der linken Seite eingesetzt werden. Die Fahrt mit den meist eingesetzten Tatrabahnen durch den Tunnel ist u. a. bedingt durch den Unterbau und die engen Tunnel ziemlich laut, die sparsame Beleuchtung der unterirdischen Bahnhöfe wirkt recht schummrig. Zwischem dem U-Bahnhof Budynok Rad und der direkt hinter dem Tunnelmund befindlichen Station Dzerzhynska wurde ein unterirdisches Überwerfungsbauwerk angelegt, wonach die Bahnen die Fahrt im üblichen Rechtsverkehr fortsetzen, es folgen nun ausschließlich Seitenbahnsteige.

Hinter der Station Dzerzhynska liegt rechterhand eine oberirdisch angelegte Wendeschleife. Die Fahrt verläuft weiter durch Wiesen und brachliegende Flächen in nordöstliche Richtung, jedoch vollständig eingemauert. Nach etwa einem Kilometer wird der nächste Tunnel passiert und ein weiterer Stadtteil Kryvih Rihs unterfahren. Hier befindet sich der U-Bahnhof Maidan Artema. Einige hundert Meter weiter verlässt die Bahn wieder den Tunnel und passiert die Stationen Miska Likarna und Im. Hutovskoho. Wieder einige hundert Meter weiter zweigen die Gleise für die Betriebshofzufahrt sowie die von der Linie 1M endenden Kurse zur Zwischenendstelle Maidan Prazi ab.

Die Strecke führt nun wieder einige hundert Meter durch den Tunnel, nach dessen Ende die oberirdische Station Industrialna folgt. Insgesamt erinnert die Gestaltung der oberirdisch angelegten Stationen ein wenig an die im Duisburger Süden befindlichen Stationen der zwischen Duisburg und Düsseldorf fahrenden Stadtbahnlinie U79 (früher Linie D bzw. 79).

Straßenbahnbetrieb seit 1935

Neben der Metro-Tramstrecke existiert in Kryvih Rih bereits seit 2. Januar 1935 eine Straßenbahn in russischer Breitspur. Die klassischen Straßenbahnlinien erschließen überwiegend die im Süden und Westen der Stadt weit auseinander liegenden Stadtteile, Dörfer, Kombinate und übrigen Industrieanlagen. Anders als bei der Metro-Tram erfolgt der Verkauf von Tickets hier durch Pendelschaffnerinnen. Der Fahrpreis für ein Ticket ohne Umsteigeberechtigung beträgt 2,50 UAH (Stand Juli 2018 ca. acht Cent!).

Die Gleiszustände sind nicht überall als gut zu bezeichnen. Allerdings machen sich erste Modernisierungsmaßnahmen bei den eingesetzten Fahrzeugen bemerkbar. Die Fahrzeuge sind im Vergleich zu anderen postsowjetischen Straßenbahnbetrieben in einem relativ guten und sauberen Zustand. Im Straßenbahnnetz werden derzeit KTM5, KTM8 der russischen Wagonfabrik in Ust-Katav sowie div. (teils in Lizenz) hergestellte Tatrawagen eingesetzt. Nebenbei sei erwähnt, dass Kryvih Rih seit 1957 auch über ein O-Busnetz verfügt. Hier kommen auch noch einige ältere russische ZIU-Trolleybusse zum Einsatz.

Kryvih Rih ist zwar durch diverse ein bis zwei Mal am Tag verkehrende Züge an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Aufgrund der Reservierungspflicht wird Besuchern jedoch empfohlen von Kiew aus zunächst aus nach Dnipro zu reisen, da auf dieser Relation mehrere Züge täglich verkehren. Von Dnipro nach Kryvih Rih fahren über den Tag Maschrutka-Kleinbusse meist etwa im 30-Min Takt.

Auch das Netz der konventionellen Straßenbahn erschließt große Kombinatsanlagen. Der KTM5 Tw 426 kommend von der Endstelle Surikoviy Zavod. Teile dieser Industrieanlagen wurden inzwischen durch deutsche Konzerne aufgekauft

Ein Tatra mit neuer Front an der Haltestelle KNEU. Hier gibt es unterirdische Zugangswege zur Stadtbahnstrecke, der südlichen Endstelle Kiltseva. Der Wagen wird gleich selber vom Straßenbahnnetz auf die Stadtbahnstrecke wechseln

Linienplan der Metro-Tram von Kryvih Rih

Wie auch in Duisburg, gibt es in Kryvih Rih mit der einige hundert Meter weiter befindlichen Station Vovnopriadilna einen Geisterbahnhof, der bis heute nur durchfahren wird. Während in Duisburg um den Geisterbahnhof Angerbogen inzwischen zumindest aufgelockerte Bebauung entstand, befindet sich jener Geisterbahnhof Vovnopriadilna nach wie vor komplett auf freiem Feld und fungiert derzeit primär als großzügige Hundehütte für Straßenhunde.

Anschließend durchfährt die Bahn wieder einen kurzen Tunnel und ein oberirdisches Streckenstück, wonach die Bahn nun abermals im Tunnel verschwindet und die Fahrgäste am U-Bahnhof Elektrozavodska den dortigen Stadtteil erreichen. Die Bahn verlässt nun wieder den Tunnel und erreicht schließlich den sehr aufwendig gebauten Endbahnhof Zarichna. Einige hundert Meter fährt die Bahn nun noch ohne Fahrgäste zu einer gut ausgebauten Wende- und Abstellanlage, wo sich auch ein Depot befindet.

Jede der genannten Stationen ist mit Personal besetzt und jeder Eingang verfügt über Kassenschalter. An diesen Schaltern werden sogenannte Token (Plastikmünzen) verkauft, welche an den Ab- und Aufgängen befindlichen Sperrschranken eingeworfen werden. Dieses Prinzip wird in sämtlichen postsowjetischen Metrosystemen angewendet, ist jedoch für mit Einkauf beladene Fahrgäste recht hinderlich. Die Abfertigung des Fahrgastwechsels erfolgt hier im Bereich der Metro-Tram nicht durch den Fahrer sondern durch Bahnsteigpersonal, welche dem Fahrer mit der Kelle das Abfahrtssignal

Der ehemalige KTM5 Tw 460 erhielt im Rahmen einer Zweiterstellung ein vollständig neues Erscheinungsbild. Hier ist er an der Haltestelle Miska Likarnya No 2 zu sehen. Auch hier prägt die Industrie das Bild der Großstadt

geben. Grünpflanzen lockern in den Eingangsbereichen einiger Stationen das harte Betonflair etwas auf.

M steht für Metro-Tram

Analog zu deutschen unterirdischen Straßenbahn- und Stadtbahnstrecken, deren Zugänge meist mit einem weißen "U" auf blauem Grund versehen sind, sind auch hier die Zugänge mit "M" wie Metro-Tram sowie den Stationsnamen gekennzeichnet. Im postsowjetischen Raum werden derartige stadtbahnähnliche Systeme allerdings auch als Skorostnoi Tramway (in etwa zu übersetzen mit beschleunigte oder Schnell-Straßenbahn) bezeichnet. Die Strecke ist nahezu vollständig, selbst bei Fahrt durch weite Felder eingemauert, lediglich an wenigen Stellen ist fotografieren ohne größeren Aufwand durch Zäune möglich. Fotografieren wird von Bahnhofspersonal teils geduldet, teils unterbunden. Piktogramme an den Eingängen zeigen neben Rauchverbot „nur“ ein bestehendes Videoverbot – eine durchgestrichene Videokamera, nicht jedoch ein Fotoverbot. Die Stationen sind allesamt nur per festen Treppen (mit Rampen darin) erreichbar, Aufzüge und Rolltreppen sucht man vergeblich, obwohl letztere durchaus in anderen postsowjetischen U-Bahnstationen Standard sind.

Fast nur Tatra-Wagen

Zum Wagenpark gehören überwiegend über 50 Tatra T3-Triebwagen, welche teils solo, teils in Doppeltraktion verkehren. Derzeit sind noch etwa die Hälfte der Fahrzeuge in der typischen creme-roten Lackierung unterwegs, einige davon wurden aus Prag übernommen. Teilweise sind die T3 noch im Ursprungszustand, teilweise mit moderner Leistungselektronik und neuen Sitzen im Einsatz. Die andere Hälfte erhielt bereits Neulack in einer ähnlichen Variante, welche z. B. auch in Brünn/CZ zu finden ist. Auch zwei Gelenkwagen vom Typ KT3UA sind vorhanden.

Weiterhin wurden elf Fahrzeuge des bei der Wagonfabrik Ust-Katav gebauten Typ 71-611 bzw. 71-611P angeschafft. Dabei handelt es sich um Einrichtungswagen mit Türen auf beiden Seiten bzw. Mittelwagen. Der Einsatz erfolgte Heck an Heck teils mit Mittelwagen ähnlich der M8D-Zwei- und Dreiwagenzüge in Bielefeld. Diese Wagen sind derzeit jedoch abgestellt. Das neuste Fahrzeug der Metro-Tram ist der im Jahre 2010 gelieferte Tw 015 vom Typ T3UA. Nebenbei sind auch einige Fahrzeuge des Typs KTM5 als Arbeitswagen vorhanden.

Nicht besonders schnell

Trotz der gut ausgebauten Strecke werden u. a. aufgrund des Zustands der Infrastruktur maximal Höchstgeschwindigkeiten von etwa 30 – 40 km/h erreicht. Dennoch erfüllt diese Strecke anders als viele in Deutschland durch Tunnelstrecken stillgelegte Straßenbahnstrecken hier ihren Sinn, mit weiten Haltestellenabständen eher die Funktion einer S-Bahn. Das Stadtbild von Kryvih Rih ist insbesondere in Nord-Süd Richtung durch weiter auseinander liegende Stadtteile in Plattenbaumanier und dazwischen brachliegenden Flächen und Industrieanlagen bestimmt. Kontrastierend ragen orthodoxe Kirchen aus den tristen Plattenbauten hervor. Diese werten das Gesamtbild etwas auf.

Die Metro-Tramstrecke wird derzeit durch drei Linien wie folgt bedient: 1M Maidan Prazi – Kiltseva, 2M Zarichna – Kiltseva und 3M Zarichna – Kilze KMK. In der HVZ wird auf der Stammstrecke durch alle Linien ein ungefährer 7,5 Min-Takt erreicht. Die Linie 3M wechselt dazu seit 2012 im Bereich Kiltseva auf das übrige Straßenbahnnetz. MATHIAS DIERCKS

Die Trasse ist nahezu komplett eingezäunt. Hier befindet sich eine Traktion auf dem Weg vom U-Bahnhof Maidan Artema zur südlichen Tunneleinfahrt an der Station Dzerzhynska

Nürnbergs Variobahn 1203 durchfährt am Mittag des 29. Mai 2018 die Wendeschleife Gibitzenhof. Links im Hintergrund ist die futuristisch in einem Linksbogen gestaltete neue Fußgängerbrücke über den Frankenschnellweg zu sehen WINFRIED WOLFF

Nächster Halt:

Gibitzenhof

Serie
Folge 127

Die Wagen der Nürnberger Straßenbahnlinie 4 tragen die Zielanschrift „Gibitzenhof" auf ihrem Weg in den gleichnamigen Stadtteil im Süden der Frankenmetropole. Der Name leitet sich ab von einem mittelalterlichen Hofgut, in dessen Bereich es damals offenbar eine bemerkenswerte Anzahl von Kiebitzen gab; da in fränkischer Mundart bekanntlich „harte" Konsonanten wie „k", „p" und „t" ausgesprochen werden wie „g", „b" und „d", ergab sich die Schreibweise. Dieser Watvogel ist heutzutage überwiegend in Küstennähe zu finden. Auch die in der Nähe verlaufende Vogelweiherstraße deutet auf in vorindustriellen Zeiten bessere Bedingungen für Wasservögel in diesem Gebiet hin. Anstelle von Feldern und Gewässern finden sich hier seit Ende des 19. Jahrhunderts Fertigungsanlagen unter anderem von MAN und Siemens, sowie ursprünglich für deren Beschäftigte angelegte Wohngebiete.

Die Endstation Gibitzenhof weist heute eine Wendeschleife und ein Stumpfgleis auf, ein Kiosk bietet wartenden Fahrgästen Verpflegung und Druckerzeugnisse an. Innerhalb der Wendeschleife legte die Stadt Nürnberg einen Streetballplatz an.

Bis etwa 1950 verlief direkt neben der Wendeschleife der Ludwig-Donau-Main-Kanal. Nach dessen Auflassung bauten Stadt und Land auf seiner Trasse den vierspurigen Frankenschnellweg, eine Stadtautobahn. Anwohner des auf der gegenüberliegenden Seite dieser Trasse gelegenen Stadtteils Werderau erreichen die Station Gibitzenhof über eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer.

Schon seit Jahren diskutieren Verkehrspolitiker einen Lückenschluss zwischen dem Endpunkt Gibitzenhof und der etwa eineinhalb Kilometer entfernten Haltestelle Finkenbrunn der Linie 5, um eine alternative Zufahrt zum Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße zu realisieren; konkrete Planungen existieren aber leider nach wie vor nicht.

WINFRIED WOLFF

Einst & Jetzt

Ungefähr im Jahre 1965 stehen die zwei Kölner Achtachser-Triebwagen 3908 und 3920 an der Haltestelle Dom/Hbf. Sie verkehren als Linie 15 nach Sülz bzw. als Linie 23 nach Klettenberg/Sülzgürtel. Von den Wagen wurden ursprünglich 40 Exemplare (DWM 1959/60) als Sechsachser geliefert. 30 Fahrzeuge davon wurden 1964/65 in Achtachser umgebaut. Die Fahrzeuge wurde bis 1977 alle abgestellt und ausgemustert. Die Häuserblockumfahrung am Hauptbahnhof wurde am 7. April 1966 aufgegeben und durch eine bis 1968 bestehende Schleife auf dem Bahnhofsvorplatz ersetzt. Seit der Eröffnung der unterirdischen Station Hbf/Dom im Jahre 1968 ist es dort verkehrsberuhigt und der Bahnhofsvorplatz ist für die Fußgänger allein reserviert.

Text und Bild „Jetzt“: Wolfgang Meier
Bild „Einst“: Günther Wiedorn

SM-Serie
Unikate & Exoten
Duisburger Doppelgelenk-Beiwagen

Stoßzeithelfer am Niederrhein

Duisburgs Bw 286 und 287 ■ 1959 entstanden zwei Doppelgelenk-Beiwagen für den Einsatz in den Schichtwechselzeiten auf der Strecke nach Hüttenheim. Bereits vier Jahre später war dieser spezielle Dienst Geschichte – und die beiden Beiwagen wurden in Triebwagen umgebaut

Umbauten vorhandener Fahrzeuge, um auf veränderte Verhältnisse zu reagieren, standen bei der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) immer hoch im Kurs – meist wegen der ständigen Finanznot. So sind unter Beteiligung von Waggonfabriken ab 1958 aus zweiachsigen Trieb- und Beiwagen Gelenktriebwagen mit neuem Nachläufer oder schwebendem Mittelteil gebaut wurden.

Als Besonderheit entstanden 1959 aber auch zwei Gelenkbeiwagen aus Fahrzeugen der KSW-Bauart. Sie sollten helfen, das auf der Strecke zum Stahlwerk in Hüttenheim in Zeiten des Schichtwechsels besonders starke Fahrgastaufkommen rationeller zu bewältigen als durch den Einsatz zahlreicher Einsatzwagen mit zwei Mann Personal. Tagsüber war das Fahrgastaufkommen hier relativ schwach, so dass solo fahrende Großraum-Vierachser oder sogar Zweiachser ausreichten. Die langen Gelenkbeiwagen hing man nur in Spitzenzeiten an diese Triebwagen an, die längste Zeit standen sie demnach ungenutzt im Depot.

Aus vier mach' zwei

Den Umbau führte die Waggonfabrik Uerdingen AG aus, welche auch der Hersteller der 1945/46 entstandenen Spenderwagen 349 – 352 war. Je zwei dieser Kriegsstraßenbahn-Beiwagen wurden durch Abschneiden einer Plattform durch ein neu gebautes Mittelteil und zwei Gelenke zu einem durchgehenden Fahrzeug miteinander verbunden. Das Mittelteil war auf den beiden starren Untergestellen mit Kugeldrehkränzen aufgelagert. Diese Bauform glich grundsätzlich den in dieser Zeit entstandenen Triebwagen.

Da die vorgesehene Einsatzstrecke mit Wendeschleifen ausgestattet war, konnten die Beiwagen betrieblich als Einrichtungswagen ausgelegt werden. Das hieß in der Duisburger Lesart, dass die Fahrzeuge in der so genannten Hauptfahrtrichtung an den Enden und im Mittelteil doppelte Falttüren mit elektrischer Betätigung bekamen, auf der Gegenseite aber an den Plattformen ihre bisherigen handbetätigten Schiebetüren behielten. Während im Regelfall ein Fahrgastfluss mit festem Schaffnerplatz am Heck und Ausstieg durch die Mittel- und Vorder-

Technische Daten

Gesamtlänge ohne Kupplung:	20,80 m
Länge Wagenkasten A/B-Teil:	8,48 m
Länge Wagenkasten Mittelteil:	3,84 m
Breite:	2,17 m
Achsstand im Untergestell:	3,00 m
Fußbodenhöhe über SO:	0,87 m
Leergewicht:	17,0 t*
Sitzplätze:	30**
Stehplätze:	174**

* nach Umbau in Tw 21,2 t
** nach Umbau in Tw 36 Sitz- und 158 Stehplätze

LINKS Im März 1961 strebt das typische E-Zug-Gespann der Linie 8 mit einem der Doppelgelenk-Beiwagen entlang der Hüttenwerke der Endstation entgegen. Wegen eingleisiger Abschnitte im Streckenverlauf zeigt der Tw das Zugfolgezeichen FRITS VAN DER GRAGT, SLG. AXEL REUTHER

türe bestand, konnte der Wagen bei Bedarf unter Aufhebung des Fahrgastflusses und Bedienung mit Pendelschaffner auch als Zweirichtungswagen eingesetzt werden.

Entsprechend seinem vorgesehenen Einsatzzweck wurde auf ein hohes Fassungsvermögen Wert gelegt, was auf Kosten des Sitzplatzangebotes ging. Insgesamt gab es nur 30 Sitzgelegenheiten (acht auf vier Doppelbänken, der Rest auf Einzelsitzen). Das ermöglichte die Mitnahme von insgesamt etwa 200 Personen. In den Spenderwagen blieben die Lattensitze der Ursprungseinrichtung in Abteilanordnung erhalten, im Mittelteil kamen drei Durofolsitze in Reihe hintereinander zum Einbau.

Umbau zu Tw 168 und 169

Die beiden Beiwagen, welche die Nummern 286 (ex KSW-Bw 349, 350) und 287 (ex 351, 352) erhielten, kamen als E-Wagen im Berufsverkehr zumeist hinter älteren Zweiachsern zum Einsatz. Bei voller Besetzung wiesen die Beiwagen ein hübsches Gewicht auf und besonders bei schlechter Witterung war gefühlvolles Schalten und Bremsen des Fahrers gefragt.

1962 war die DVG in der Lage, bei der DÜWAG etliche sechsachsige Gelenktriebwagen und vierachsige Beiwagen zu kaufen, welche auf den Hauptlinien 1 und 2 teilweise die Umbaugelenktriebwagen ablösten, die daher fortan auch auf der Strecke nach Hüttenheim zum Einsatz kamen. Dagegen mussten auf den Linien 3 und 4 wegen fehlender Wendeschleifen weiterhin Zweiachser eingesetzt werden. An Gelenkwagen für Zweirichtungsbetrieb gab es nur zwei 1959 umgebaute Einheiten mit schwebendem Mittelteil. Um deren Zahl zu erhöhen, fiel 1962 die Entscheidung, die beiden Gelenkbeiwagen in Triebwagen umzubauen. Die damit erneut betraute Waggonfabrik Uerdingen sah darin wegen der Baugleichheit der Untergestelle von KSW-Motor- und Beiwagen kein Problem.

1963 gingen die so entstandenen Triebwagen mit den Nummern 168 und 169 in Betrieb. Im Mittelteil war unter Entfall der dortigen Sitzplätze linksseitig eine Falttüre eingebaut worden. Der Stromabnehmer fand ebenfalls auf dem Mittelteil Platz, die Widerstände auf einem der beiden Wagendächer. Je ein 60-kW-Motor trieb in den langen Wagenteilen jeweils die äußere Achse an, was in beiden Fahrtrichtungen für gleiche Fahreigenschaften mit ausreichender Adhäsion sorgte. Ein zweiter Schaffnerplatz und die beiden Führerstände reduzierten das Stehplatzangebot, während durch Einbau von Doppelbänken die Anzahl an Sitzplätzen auf 36 stieg.

Ausmusterung Ende der 1970er

Ungewöhnlich war, dass die handbetätigten Schiebetüren auf der ursprünglich linken Wagenseite vorne und hinten zunächst erhalten blieben und von den Fahrgästen von Hand geöffnet und geschlossen werden mussten. Erst im Zusammenhang mit dem Umbau auf schaffnerlosen Betrieb Ende der 1960er-Jahre wurden sie durch Falttüren ersetzt. Die interessanten, ab 1967 als 1168 und 1169 bezeichneten Triebwagen, wurden 1978 bzw. 1979 ausgemustert.

AXEL REUTHER

Zeichnung der Innenausstattung als Beiwagen. Mit den Nummern 1 bis 3 sind die elektrischen Türen bezeichnet, mit 4 und 5 die handbetätigten Schiebetüren. Für sie musste das Seitenfenster im Kopfbereich seine ursprüngliche Breite beibehalten, bei den Falttüren konnte es stark verkleinert werden. Im Bild oben sieht man die Seite mit den handbedienten Schiebetüren
BILD CHRISTOPH KÖHLER, SLG. AXEL REUTHER, ZEICHNUNG: SLG. AXEL REUTHER

Der zum Triebwagen 168 (später 1168) mutierte Beiwagen 268 im Jahre 1966 am Duisburger Hauptbahnhof, Neudorfer Seite. Das Fahrzeug ist hier von der komplett mit elektrischen Falttüren ausgestatteten Seite zu sehen. Auf der gegenüberliegenden Seite besitzt er vorne und hinten noch Schiebetüren KLAUS MAYEN, SLG. AXEL REUTHER

Der Einsatz von Beiwagen zwischen den Mitteleinstiegstriebwagen – hier eine Berliner Zusammenstellung mit einem Beiwagen der Type B25 – ist nie über Versuche hinausgekommen, da das Ein- und Ausrangieren der Beiwagen zu aufwendig war.
SLG. PAUL-HEINZ PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER

Zwillingszug der Kölner Vorortbahn in seiner maximalen Zusammenstellung aus zwei Trieb- und zwei Beiwagen unterwegs zwischen Thielenbruch und Bergisch Gladbach Ende der 1920er Jahre
SLG. STRASSENBAHN-MUSEUM THIELENBRUCH

Mitten im Geschehen

Straßenbahnwagen mit Mitteleinstieg, Teil 2 ■ Erst nach Ende der Inflationszeit und Besserung der Verhältnisse ab 1925 kam das Straßenbahn-Geschäft wieder so richtig in Gang. Vor allem in Berlin, aber auch in Köln und Leipzig wurden Trieb- und Beiwagen mit Mitteleinstieg ein gewohnter Anblick

Im Zeitraum von 1926 bis 1931 entstanden über 900 Trieb- und Beiwagen mit Mitteleinstieg für Betriebe im Gebiet der heutigen Bundesrepublik. Davon gelangten die meisten an lediglich drei Betriebe: Berlin 401 Tw und 100 Bw; Köln 78 Tw und 65 Bw sowie Leipzig 58 Tw und 104 Bw, so dass diese zunächst näher betrachtet werden sollen.

Schwerpunkt Zweiachser in Berlin

In den Jahren 1924-25 wurden als erste Maßnahme zur Erneuerung des total überalterten Wagenparks der Berliner Straßenbahn 1.304 Zweiachser (501 Trieb- und 303 Beiwagen) in konventioneller Bauweise in Dienst gestellt. Für den Fortgang der Modernisierung musste die 1920-21 aus 16 Vorgängergesellschaften entstandene kommunale Berliner Straßenbahn (BST) bzw. die daraus 1923 hervorgegangene Berliner Straßenbahn-Betriebs-G.m.b.H. die Einführung neuer Fahrzeuggattungen überdenken. Sie sollten den betrieblichen und technischen Anforderungen besser gerecht werden als der bisherige Wagentyp mit Endeinstiegen und konventioneller Antriebstechnik. Neben den Zweiachsern verfügte Berlin allerdings auch über mehr als 1.000 vierachsige Triebwagen auf Maximum-Drehgestellen, welche gute Fahreigenschaften besaßen und auch vom Fassungsvermögen den Anforderungen des Großstadtverkehrs besser entsprachen. Als Hauptziele für die neue Fahrzeuggeneration wurden ein besseres Beschleunigungsvermögen, verbesserte Bremstechnik, beschleunigter Fahrgastwechsel und die Reduzierung des Rangieraufwandes an den Endstationen ohne Wendeschleifen genannt. Deren Verwirklichung mündeten in einem „Z-Wagen“ (Zwillingswagen) mit Mitteleinstieg als Zweiachser. Den Schritt zum Vierachser mochte der Betrieb nicht gehen, da dieser wegen der Gleismittenabstände und Schiebebühnen auf den Betriebshöfen in der Länge auf 11,70 Meter begrenzt gewesen wäre und daher wegen der höheren Anschaffungs- und Unterhaltungskosten überhaupt keine Vorteile gegenüber den nun geplanten nur 50 cm kürzeren Zweiachsern bot.

Zu Erprobungszwecken wurden bei Nordwaggon in Bremen zunächst zehn Triebwagen (Nr. 6201 – 6210) bestellt und 1926 in Dienst gestellt. Die 11 m langen und 2,20 m breiten Wagen besaßen in der Mitte zwei durch einen Holm getrennte Türen, über die Ein- und Ausstieg parallel abgewickelt werden konnten. Geöffnet wurden die Schiebetüren über ein Handrad am Holm, geschlossen werden sollten sie vom Schaffner. Der Wechsel über nur eine Plattform ermöglichte dem Schaffner eine erheblich bessere Kontrolle der Fahrgäste.

Schützenwagen 3302 im Lieferzustand 1927. Auf der Front sind die Kupplungsdosen für die elektrischen Kabelverbindungen zu sehen

Zweiachser als Zwillingswagen

Die Triebwagen hatten jeweils nur einen Fahrerstand, der vom Fahrgastraum optisch abgetrennt war und waren an den fahrerstandslosen Enden paarweise zusammengekuppelt. Um dem Fahrer bei Gefahr eine Flucht zu ermöglichen, war das vordere Fenster in Fahrtrichtung rechts als nach außen aufklappbare Nottüre ausgelegt. Der Innenboden war stufenlos und befand sich auf einer Höhe von 670 mm, so dass auf einer Höhe von 310 mm eine zusätzliche Trittstufe im Türraum vorhanden war. Zu beiden Seiten der Mittelplattform befanden sich die Fahrgasträume mit gepolsterten Quersitzen in Abteilanordnung. Insgesamt waren 32 Sitz- und 37 Stehplätze vorhanden. Das Raucherabteil

Innenansicht eines Schützenwagens mit durchgehendem Fußboden und komfortablen Polstersitzen

Der ehemalige Schützenwagen 3302 nach seinem Umbau auf Verbundsteuerung 1933 mit den dafür typischen schweren Steuerkabeln

SLG. PAUL-HEINZ PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER (4)

Ansichten der Mitteleinstiegstriebwagen der Bauart 1927 für die Berliner Straßenbahn
SLG. AXEL REUTHER

auf der Seite ohne Führerstand war mit einer Schiebetüre zur Plattform hin abgetrennt. Das Gewicht betrug 12 t. Die Z-Wagen besaßen kein eigenes Fahrgestell, sondern einen eisernen Unterzug unter dem massiven Kastenrahmen, an dem seitenverschiebbar gelagerte Achshalter der Bauart Peckham angebracht waren. Der Radstand betrug 3,2 m. Unter dem Wagenboden war mittig zwischen den Achsen ein Motor mit einer Leistung von 34 kW angebracht und trieb die Achsen über eine Kardanwelle und Kegelräder an. Neben der mechanischen Kupplung war zwischen beiden Wagen ein elektrisches Kupplungskabel vorhanden, über das die Steuerbefehle für die Serien- und Parallelschaltung auch auf den Motor des zweiten Triebwagens übertragen wurden. Der ständige Antrieb aller Achsen des gesamten Zuges bewirkte ein erheblich besseres Fahr- und Bremsvermögen als bei einem Zug aus Triebwagen und antriebslosem Beiwagen.

Umbau zu Einrichtungswagen

Aus dem Probebetrieb mit den fünf Zwillingszügen wurden zahlreiche Erkenntnisse gewonnen, die dann in konstruktive und technische Änderungen der Folgeserien einflossen. Ab Beginn der 1930er-Jahre bildete die Sonderbauart zunehmend einen nur kostspielig zu unterhaltenden Fremdkörper im Wagenbestand. Dies führte zu der Entscheidung, sie 1931-32 für den Einsatz auf einer Ringlinie zu richtigen Einrichtungswagen umzubauen. Dazu wurden die Türen auf der linken Wagenseite entfernt, auf der rechten Seite wie auch bei den neueren Wagen eine breite zweiflügelige Schiebetüre eingebaut und der Führerstand gegenüber dem Fahrgastraum mit einer Trennwand abgeteilt. Die Quersitze wurden ausschließlich in Fahrtrichtung angeordnet. Im neuen Nummernschema der BVG ab 1934 erhielten sie die Bezeichnung TEM 26.

Großserie von 300 Triebwagen

Bei der 1927 bei acht Herstellern in Auftrag gegebenen Großserie von 300 Triebwagen mit Mitteleinstieg wurden einige Änderungen wirksam. Sie besaßen zwei Führerstände, je zwei Motoren der Tatzlagerbauart und eine von der AEG entwickelte Schützensteuerung. Diese elektromagnetische Steuerung ermöglichte den Einsatz von bis zu drei Wagen in einem Zug, darunter auch nicht angetriebene Beiwagen, die alle vom vorderen Führerstand aus gemeinsam gesteuert werden konnten. Anders als bei den Zwillingen gab es nur noch eine breite

Zwillingszug der Berliner Straßenbahn aus dem Jahre 1926 in seiner Ursprungsform noch im gelb-weißen Anstrich der Berliner Straßenbahn Betriebsgesellschaft

Türöffnung mit zwei großen Schiebetüren, welche über eine mit Magneten arbeitende Vorrichtung selbsttätig geschlossen werden konnten. Dieser Vorgang konnte vom Schaffner über im Wagen verteilte Schalter ausgelöst werden. Die nicht benötigten Führerstände konnten abgeklappt und durch ein Rücken- und ein Sitzpolster verdeckt werden, womit drei zusätzliche Sitzgelegenheiten entstanden. Die 11,20 m langen Wagen hatten einen Achsstand von 3,50 m und wogen 14,2 t. Es gab 28 Sitz- und 40 Stehplätze.

Am Bau beteiligt waren folgende Waggonfabriken (Stückzahlen in Klammern): Busch, Bautzen (47), Christoph & Unmack, Niesky (48), HAWA , Hannover (43), Lindner, Ammendorf (30), Orenstein & Koppel, Berlin (31), Schöndorff, Düsseldorf (51) und WUMAG, Görlitz (20). Die Lieferung erfolgte wegen guter Auslastung der Hersteller erst 1929. Sie erhielten die Nummern 3301 – 3600, wobei die Vergabe nach der Reihenfolge der Inbetriebnahme und nicht nach Herstellern erfolgte.

Einsatz führt zum Desaster

Der Einsatz der im Betriebsjargon „Schützenwagen“ genannten Triebwagen stand jedoch unter keinem guten Stern. Die Steuerung der Schütze erfolgte ausschließlich über die Fahrdrahtspannung, eine besondere Hilfsstromquelle z.B. in Form einer Batterie gab es nicht. Bei Stromverlust, etwa durch Abspringen der Rolle vom Fahrdraht, war nur eine mechanische Bremsung möglich. Die hier von der AEG verwendete Bremsbauart erwies sich aber für ein sofortiges Stillsetzen des Zuges meist als zu schwach und die Zusatzbremse, die mit Federkraft auf die Ankerwellen wirkte, ließ sich nur schlecht dosieren. Immer wieder kam es daher in den ersten Jahren zu schweren Auffahrunfällen, wobei mehr als zehn Triebwagen so stark beschädigt wurden, dass sie abgestellt werden mussten. Auf polizeiliche Anordnung mussten alle Schützenwagen im Februar 1931 außer Betrieb genommen werden. Dies führte zu einem erheblichen Wagenmangel und etliche Altwagen mussten reaktiviert werden.

Mehr Neubau als Umbau

Dennoch erschienen 1931 im Aussehen weitgehend identische Mitteleinstiegswagen im Straßenbild. Hierbei handelte es sich aber offiziell um Umbauwagen, welche unter Verwendung alter Teile einer 1922-24 ebenfalls als Umbau aus Fahrzeugen der Jahrhundertwende entstanden waren. Die National Automobil Gesellschaft (NAG) in Berlin-Schöneweide erhielt den Auftrag, zunächst einen Probewagen zu bauen, der 1931 mit der Nummer 3300 geliefert wurde. Er hatte nicht nur die elektrische Ausrüstung mit konventioneller Technik übernommen, sondern auch das Fahrgestell. Linienwürfel und Zielschild befanden sich, wie auch bei den Schützenwagen, auf dem Tonnendach. Erstmals besaß der Fahrer einen Sitzplatz, weshalb der Fahrschalter nicht mittig, sondern seitlich aufgestellt war. Der 10,54 m lange Wagen hatte einen Achsstand von 2,80 m, ein Gewicht von 12 t und besaß 30 Sitz- und 31 Stehplätze.

Das Fahrzeug erfüllte die Erwartungen, so dass es zu einer Serienbestellung von weiteren 100 Mitteleinstiegstriebwagen (Nr. 3601 – 3700) kam, welche in den Jahren 1931-32 zur Ablieferung kam. Auch diese waren als Umbauten deklariert, da die NAG nicht der Waggonbauvereinigung angehörte und daher keine Neubauten fertigen durfte. In Wirklichkeit waren es aber Neubauten, bei denen nur einige Teile der alten elektrischen Ausrüstung Verwendung fanden. Bei der Serie war das Tonnendach bis zu den Wagenenden durchgezogen und die Beschilderung in die Front integriert. Auch hatten sie kein eigenes Fahrgestell, sondern die Achshalter waren an den Unterzügen des Wagenkastens befestigt. Die Länge der Serienwagen betrug 11 m, der Achsstand lag bei 3,20 m. Sie wogen 11,4 t und hatten wie der Probewagen ebenfalls 30 Sitz- und 31 Stehplätze.

Zunächst als Type U3m bezeichnet, bekamen die Wagen im ab 1934 gültigen Ordnungsschema die Bezeichnung TM 31 U. Tw 3300, TM 33 US (Sonderausstattung wegen des Fahrgestells) genannt, erhielt

Die Verbundzüge der Bauart TM 33 waren in West-Berlin bis zum Ende der Straßenbahn 1967 im Straßenbild genau so bestimmend wie der Nachfolger in Form des Doppelstockbusses. Hier in den 1960er Jahren auf der Hardenbergstraße WOLFGANG KRAMER, SLG. AXEL REUTHER

Die 194 zur Olympiade 1936 reaktivierten Triebwagen TM 36 bekamen ebenfalls eine Verbundsteuerung aber auch eine Ausstiegtüre vorne rechts. Ihr Einsatz erfolgte paarweise und einzeln und zum Teil auch mit zusätzlichem Beiwagen, der jeweils am Zugschluss lief

Die 1928 gelieferten vierachsigen Mitteleinstiegsbeiwagen fuhren zumeist hinter älteren zweiachsigen Triebwagen. Trotz Stufe liegt der Wagenboden des Beiwagens erkennbar niedriger als der des Triebwagens

Blick in das Wageninnere eines vierachsigen Berliner Mitteleinstiegsbeiwagens mit durchgehendem Wagenboden und ungewöhnlicher Anordnung der Sitzplätze auf Längsbänken

SLG. PAUL-HEINZ PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER (3)

Berlins T27-Großserie

Hersteller	Stückzahl
Busch, Bautzen	47
Christoph&Unmack, Niesky	48
HAWA, Hannover	43
Lindner, Ammendorf	30
Orenstein&Koppel, Berlin	31
Schöndorff, Düsseldorf	51
WUMAG, Görlitz	20

nach Rückkehr der ehemaligen Schützenwagen in den Dienst die Nummer 3600. Bei der Suche nach Alternativen zur misslungenen Schützensteuerung wurden die Tw 3604 und 3605 1932/33 Jahre mit einer Vielfachsteuerung von SSW ausgestattet, mit dem ein Zwillingszug mit zwischengekuppeltem Mitteleinstiegs-Beiwagen gebildet werden konnte. Das Gespann kam aber nicht über Probefahrten hinaus.

Schützenwagen nach Umbauten wieder in Betrieb

Die ab 1929 alle Betriebszweige vereinigende Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG) nahm sich nach über einem Jahr Abstellung endlich den 300 Schützenwagen an, die nutzlos abgestellt Flächen in den Betriebshöfen blockierten. Zunächst versuchten die Techniker mit Hilfe einiger Erprobungsträger und unter Beibehaltung der Schützensteuerung eine verkehrssichere Stillsetzung der Züge ohne Strom zu ermöglichen. Auch mehrere Varianten führten nicht zum gewünschten Ergebnis. So fiel der Beschluss, auf ferngesteuerte Schaltapparate zu verzichten und eine Zwillingssteuerung mit direkt zu betätigenden Fahrschaltern und Fahrzeugverbindungen über Starkstromkupplungen einzubauen. Anfang 1933 gelangten die ersten drei derart umgebauten Wagenpaare (Nr. 3300 – 3305) in Betrieb und sie bewährten sich so gut, dass weitere 50 Triebwagen mit dieser noch geringfügig geänderten Steuerung ausgestattet wurden. Dies waren die 37 Schützenwagen 3306 – 3343 und die zwölf mit Unfallschäden abgestellten Wagen, die in der Nummerngruppe 3344 – 3355 zusammengefasst waren.

Durch den Einbau der so genannten Verbundsteuerung änderte sich das Äußere der Wagen sichtbar. Markant waren vor allem die Starkstromkupplungen auf den Stirnfronten. Die Wagen erhielten neue Fahrschalter und einen fest installierten Fahrersitz, zusätzlich gab es gegenüber der Ursprungsform eine ganze Reihe von kleineren sichtbaren und unsichtbaren Umbauten. Die Verbundwagen waren entweder einzeln oder paarweise einzusetzen, bei Bedarf konnte auch noch ein Beiwagen mitgeführt werden, der dann aber hinter dem Triebwagenpaar laufen musste. Im neuen Typenplan ab 1934 erhielten diese Wagen die Bezeichnung TM 33.

Aus Geldmangel konnte die BVG das Umbauprogramm in der bisherigen Form 1934 nicht fortsetzen, da die Verbundsteuerung der reaktivierten Fahrzeuge sehr teuer war. Um dennoch weitere Wagen betriebstauglich herzurichten, wurde der Umbau ohne Einbau dieser Steuerung fortgesetzt. Es entstanden bis 1935 50 Wagen (Nr. 3801 – 3850) mit Einfachsteuerung über

Einen interessanten Einblick in die Fertigungsmethoden der Leipziger Niederflur-Probewagen ermöglicht dieser Blick in die Werkhalle der WUMAG, welche das auf den massiven Fahrzeugrahmen aufgesetzte Stahlgerüst des Wagenkastens in Nietenbauweise zeigt

Erstes Erscheinungsbild der von C & U gebauten 30 Niederflur-Mitteleinstiegwagen mit stufenlosem Wagenboden mit Einzelachs-Fahrwerken Ende der 1920er Jahre FRIEDRICH GRÜNWALD, SLG. VDVA

Die 1931/32 von NAG gelieferten 100 Tw mit Mitteleinstieg besaßen konventionelle Technik und galten offiziell als Umbauten aus älteren Wagen. Die Frontbeschilderung war in das Tonnendach mit einbezogen

konventionellen Nockenfahrschalter, die entweder einzeln oder mit Beiwagen einzusetzen waren. Da sich bei starker Besetzung die Abwicklung des Fahrgastwechsels alleine über die Mitteltüre als betriebshemmend erwiesen hatte, erhielten diese Wagen vorne rechts eine einfache Schiebetüre, die zum Aussteigen genutzt werden konnte. Dies ging natürlich auf Kosten des Sitzplatzangebotes, deren Zahl auf 26 sank. Nach Fertigstellung der als TM 34 bezeichneten Wagen wurde die Reaktivierung der ehemaligen Schützenwagen erneut eingestellt.

Die Olympischen Spiele 1936 führten zu einem stark erhöhten Fahrzeugbedarf und zu dem Beschluss, auch die noch stillstehenden 194 Wagen kurzfristig wieder in Betrieb zu nehmen. Binnen weniger Monate erschienen die wie die TM 33 mit Verbundsteuerung ausgestatteten, aber zusätzlich vorne rechts mit einer Ausstiegtüre nachgerüsteten Wagen wieder im Liniendienst. Die TM 36 wurden in der Nummerngruppe 3401 – 3594 zusammengefasst.

100 Mitteleinstiegs-Beiwagen in zwei Serien

Die Notwendigkeit, zahlreiche alte und kleine Beiwagen ersetzten zu müssen, führte 1926 und 1928 zur Bestellung von zwei Beiwagenserien von je 50 Einheiten, deren einzige Gemeinsamkeit ein Mitteleinstieg war.

1926 bestellte die Berliner Straßenbahn bei Orenstein & Koppel 30 vierachsige Drehgestell-Beiwagen mit Mitteleinstieg, die 1928 zur Ablieferung kamen (Nr. 1501 – 1530). Da sie sich als brauchbar erwiesen, kam es 1929 zur Bestellung einer zweiten Serie von 20 Wagen (Nr. 1531 – 1550), welche bis Jahresbeginn 1930 abgeliefert waren. Die 11,70 m langen und 2,20 m breiten Wagen liefen auf zwei Drehgestellen mit 1,60 m Radstand. Der Drehgestell-Mittenabstand betrug 5,50 m. Die Höhe des durchgehenden Fußbodens lag bei 665 mm, so dass es im Einstieg eine Zwischenstufe auf 340 mm Höhe gab. Die nicht von der Plattform abgeteilten Fahrgasträume waren mit Längsbänken ausgestattet, nur an den Kopfenden befand sich eine Querbank. Insgesamt waren 34 Sitz- und 46 Stehplätze vorgesehen. Das Gewicht betrug bei den ersten 30 Bw 11 t und bei der Nachlieferung 10,5 t. Die Mittelstufe klappte ursprünglich nach Schließen der Türen nach oben, später wurde sie festgesetzt. Die vierachsigen Beiwagen waren für den Berufs- und Ausflugsverkehr ideale Fahrzeuge von großer Laufruhe, dennoch blieb es bei 50 Wagen, die im Typenschema von 1934 die Bezeichnung BDM 26 erhielten.

Zweite Serie niederflurig und stufenlos

Der Einsatz von Straßenbahnwagen mit niedrigem Einstieg bei einigen Betrieben führte natürlich auch beim Straßenbahnbetrieb der deutschen Hauptstadt zu Überlegungen, solche Wagen anzuschaffen. Die Be-

Vierachsiger Mitteleinstiegstriebwagen der Leipziger Straßenbahn des Baujahres 1991, die vorwiegend auf den Außenstrecken zum Einsatz kamen
SLG. AXEL REUTHER

Beiwagen 1602 der WUMAG für Leipzig in genieteter Stahlbauweise auf einer Werksaufnahme des Herstellers 1929
SLG. PAUL-HEINZ PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER (3)

stellung einer größeren Serie solcher Beiwagen durch die Leipziger Straßenbahn bei der Waggonfabrik Christoph & Unmack in Niesky im Herbst 1927 veranlasste auch die BST dort 30 ähnliche Fahrzeuge in Auftrag zu geben. Um Vergleichsmöglichkeiten zu haben, erhielt gleichzeitig die Waggonfabrik Busch in Bautzen den Auftrag für weitere 20 Wagen. Diese als „Bauart 1928“ (ab 1934 BM 28) bezeichneten Wagen wurden im Bezeichnungsjahr mit den Nummern 851 – 880 (C & U) und 881 – 900 (Busch) in Dienst gestellt. Anders als die Leipziger Wagen mit einem Schleppdach, hatten die Berliner Fahrzeuge ein Tonnendach. Die Länge aller Wagen betrug 11,20 m, die Breite 2,20 m, die Plattform hatte eine Länge von 2,09 m. Die Breite der zweiflügeligen Schiebetüre belief sich auf 1,50 m. Die Einstieghöhe lag bei 400 mm, von den Außenseiten der Plattform bis zum Wagenkopf stieg der Fußboden ohne Stufen in gleichmäßiger Steigung auf 575 mm an. Im Innenraum gab es keine Trennwände. In den beiden Fahrgasträumen befanden sich im die volle Wagenbreite ausnutzenden Teil Längsbänke, an den sich verjüngenden Köpfen Quersitze. Insgesamt gab es 34 Sitz- und 36 Stehplätze. Das Gewicht betrug 10,4 t. Äußerlich unterschieden sich die Serien der beiden Hersteller durch die unterschiedliche Gestaltung der Schürzen. Bei den Wagen von C & U waren sie bis zu Beginn der Verjüngung heruntergezogen, bei Busch folgten sie dem Verlauf des Wagenfußbodens, d.h. sie stiegen bereits unter den Fahrgasträumen zum Wagenende hin an, was ihnen ein erheblich dynamischeres Aussehen verlieh. Auch besaßen die Wagen von Busch Lüftungsklappen oberhalb der Fenster, während die C&U-Fahrzeuge einen Abstand zwischen Oberkante und Dach aufwiesen. Nur die Türen gingen hier auch bis zur Unterkante des Daches.

Eine technische Besonderheit war die Ausstattung der Wagen mit Losradsätzen mit einem Radstand von 3,50 m. Diese waren leicht drehbar direkt am Kastenträger angebaut und verzichteten auf eine sie verbindende Achse, was den Vorteil bot, den Wagenboden im Bereich der Mittelplattform sehr tief anzulegen, da auf den freien Lauf der Achsen keine Rücksicht zu nehmen war. Diese nicht ausreichend erprobte Bauform stellte von Beginn an ein Manko für die ansonsten bei den Fahrgästen sehr beliebten und „U-Boot“ genannten Beiwagen dar und dürften auch der Grund dafür gewesen sein, dass keine Folgeserien bestellt wurden. Nach zahlreichen erfolglosen Versuchen, die Laufeigenschaften zu verbessern, entschloss sich die BVG in den 1930er Jahren zu einer Radikalkur und ersetzte zuerst 1935 bei den Wagen von C & U und zwei Jahre später auch bei denen von Busch die Losräder durch feste Achsen mit Rädern von 650 mm Durchmessern. Die Einstiegshöhe stieg dadurch um drei Zentimeter an, was immer noch als vertretbar angesehen wurde. Die Typenbezeichnungen lauteten nun BM 28/35 bzw. BM 28/37.

Leipziger Allerlei

1924 war die dringend notwendige Erneuerung des Wagenparks der Großen Leipziger Straßenbahn (GLSt) mit einer Bestellung von je 200 zweiachsigen Trieb- und Beiwagen eingeleitet worden. Für weitere Aufträge kam aus dem Kreis der städtischen Politiker die Anregung, Mitteleinstiegswagen anzuschaffen, waren doch einige Herren und auch Straßenbahndirektor Torau in Paris gewesen und hatten dort Mitteleinstiegstriebwagen zweiachsiger Bauart der Baureihe L erlebt, von denen gerade 400 Stück in Dienst gestellt worden waren. Das Thema war zuvor schon bei den zu bestellenden Beiwagen diskutiert, vom Verkehrsbetrieb aber

Betriebsaufnahme des WUMAG-Niederflurtriebwagens in Leipzig in den 1930er Jahren an der Haltestelle Hauptbahnhof FRIEDRICH GRÜNWALD, SLG. VDVA

Seitenansicht eines Niederflurbeiwagens der Serie von 100 Einheiten der Leipziger Straßenbahn in den 1930er Jahren. Typisch waren die halbhohen Türen, welche in der wärmeren Jahreszeit für eine gute Belüftung sorgten FRIEDRICH GRÜNWALD, SLG. VDVA

unter Hinweis auf die zumeist negativen Erfahrungen mit zweiachsigen Wagen dieser Bauart in anderen Städten eine Anschaffung dieser Bauart noch strikt abgelehnt worden.

Dennoch war aber bei Torau der Ehrgeiz erwacht, das Thema anzugehen und dabei auch gleich eine niederflurige Bauform zum bequemen Zugang zu schaffen. Bei Triebwagen wurde dabei Neuland betreten, denn ein zweiachsiges Fahrgestell und ein tief liegender Einstieg schlossen sich bislang wegen der fehlenden Möglichkeit der Unterbringung der Motoren gegenseitig aus und alle Versuche dazu waren bisher gescheitert. Sowohl die AEG als auch die Bergmann-Elektrizitätswerke entwickelten aber neue, kompaktere Motoren, die an den Außenseiten der Radsätze montiert werden konnten und und genügend Platz in der geforderten Höhe zwischen Schienenoberkante und Wagenfußboden ließ. Bei einem Achsstand von 3,60 Metern und einem Raddurchmesser von 700 mm bot der Zwischenraum bei den sehr niedrig angeordneten Zwischenträgern des Fahrgestells genügend Platz für eine Mittelplattform mit einer Einstieghöhe von lediglich 400 mm.

Zunächst zwei Probezüge

Zu Erprobungszwecken der Bauart wurden Anfang 1926 dann aber nicht nur zwei Triebwagen bestellt, sondern auch vier Beiwagen gleicher Bauart um zwei Dreiwagenzüge bilden zu können. Die Aufträge zum Bau jeweils eines Zuges erhielten die Waggonfabriken Christoph & Unmack (C & U) in Niesky und Waggon- und Maschinenbau AG (WUMAG), Görlitz. Sie sollten zur Herbstmesse 1926 präsentiert werden. Bei der Konstruktion und Ausrüstung war beiden Unternehmen freie Hand gelassen worden, vorgegeben war die Abmessungen, die Innenraumaufteilung, die Anordnung der Fenster- und Türen sowie das maximale Gewicht.

Beide Züge (WUMAG Tw 1601 und Bw 2001, 2002, C & U Tw 1602 und Bw 2003, 2004) wurden in der zweiten Jahreshälfte ausgeliefert. Die Tw erhielten die Typenbezeichnung 23, die Bw waren als Typ 57 in den Fahrpark eingereiht. Während der in Görlitz gebaute Zug in traditioneller Mischbauweise aus Wagenkasten aus Holz mit Blechverkleidung und einem massiven Fischbauchbodenrahmen in genieteter Bauweise entstanden war, baute Niesky seinen Zug komplett aus Stahl. Die Abmessungen aller Wagen waren identisch mit einer Länge des Kastens von 10,90 m und einer Breite von 2,15 m. Die Triebwagen verfügten über 24 Sitzplätze, die Beiwagen über 32 jeweils in kombinierter Längs-/Queranordnung. Zwischen der 2,50 m langen Mittelplattform und den Fahrgastabteilen lag eine 28 cm hohe Stufe, an der sich auch die Trennwand mit Schiebetüren befand. Ein- und Ausstieg erfolgte durch zwei mit einem Holm getrennte Einzeltüren. Die Gewichtsvorgaben waren bei beiden Herstellern nicht eingehalten worden, Tw 1601 wog 14, 5 t, Tw 1602 13,6 t, die Görlitzer Bw waren 9,1 t schwer, die aus Niesky 8,6 t. Tw 1601 erhielt Bergmann Motoren mit 40 kW Leistung, Tw 1602 AEG-Motoren mit 34 kW Leistung. Da sich die Antriebsleistung im Betrieb mit zwei Beiwagen als zu schwach erwies, sind 1929/30 neue, flach gebaute Motoren mit 45 kW Leistung eingebaut worden.

Nur Beiwagen als Serie

Zu einer Serienbestellung ganzer Züge kam es nicht, da die Triebwagen sich als sehr wartungsintensiv erwiesen. Das Manko der Beiwagen, besonders der Görlitzer Fahrzeuge mit Holzaufbau, war ihr hohes Gewicht, grundsätzlich sollten Beiwagen aber weiter mit tiefem Mitteleinstieg beschafft werden. Im Herbst 1927 erhielt Christoph & Unmack den Auftrag zur Lieferung von 100 Exemplaren auf Basis der Probewagen der Type 57 in Stahlbauweise. Die Lieferung der als Type 61 bezeichneten Wagen (Nr. 2005 – 2104) begann im April 1928. Bei gegenüber den Prototypen unveränderten Abmessungen konnte das Gewicht auf 8,2 t reduziert werden. Die Bremsanlage war verbessert worden und die Seitenverkleidung mit über das gesamte Fahrgestell heruntergezogener Schürze ließ den Wagen gefälliger aussehen. Durch Einbau von Rädern mit 650 mm Durchmesser konnte die Bodenhöhe der Fahrgasträume auf 677 mm und die Stufenhöhe von der Plattform auf 250 mm reduziert werden. Der Achsstand von 3,60 m war beibehalten worden, die Radsätze waren aber nach dem System Peckham seitenverschiebbar pendelnd in den Achslagern eingebaut. Diese der Verbesserung der Kurvenläufigkeit dienende Bauart war bei den Triebwagen der Type 23 mit positiven Ergebnissen erprobt worden.

In voller Schönheit zeigt sich hier der vierachsige Mitteleinstiegswagen 1009 in den 1930er-Jahren vor dem Leipziger Hauptbahnhof. Die schweren Drehgestelle werden hier von der Sonne gut ausgeleuchtet
FRIEDRICH GRÜNWALD, SLG. VDVA

Technische Daten: Berlins T27

Baujahr	1927-1929
Spurweite	1.435 mm
Länge	11.600 mm
Breite	2.130 mm
Achsstand	3.600 mm
Leergewicht	20,3 t
Stundenleistung	2x80 kW
Stromsystem	600 V =
Sitzplätze	28-32

Als betriebsfähiges Museumsstück ist in Leipzig noch heute der Niederflurbeiwagen 2012 vorhanden. Die Beschilderung sollte dafür sorgen, dass sich die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen nicht in die Quere kamen
AXEL REUTHER

Ein lebenslanges Problem der Wagen, die durch ihre ruhigen Laufeigenschaften bestachen, waren die zu schwach dimensionierten Achswellen, die bei zu starker Belastung brachen.

Weitere Mitteleinstiegstriebwagen als Vierachser

Für die 1928 zur Eröffnung anstehenden drei neuen Außenstrecken der GLSt, aber auch für die bestehenden Überlandstrecken der eng mit ihr verbundenen Außenbahn AG (LAAG) mussten neue Triebwagen beschafft werden, bei denen es sich nach den Vorstellungen der Direktionen beider Gesellschaften zweckmäßigerweise um größere Drehgestellwagen mit starken und schnell laufenden Motoren handeln sollte, um kürzere Fahrzeiten zu erreichen. Die Festlegung auf eine Bauart mit Mitteleinstieg erfolgte sehr schnell, nachdem die Direktoren beider Gesellschaften im Mai 1929 die Straßenbahnbetriebe von Dortmund, Düsseldorf und Köln sowie die meterspurige Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) besuchten und die dort eingesetzten vierachsigen Triebwagen mit Mitteleinstieg begutachteten. Bedenken gab es, ob die eine Türe in Wagenmitte der großen Fahrzeuge für den im Stadtbereich häufigen und starken Fahrgastwechsel ausreicht. Ein erster Entwurf sah an den Endplattformen Schiebetüren vor, über die der Wagen hätte verlassen werden können. Die Nutzfläche dieser Plattformen hinter den Fahrerständen war allerdings sehr klein, so dass in den endgültigen Konstruktionszeichnungen darauf verzichtet wurde. Es verblieb eine rechtsseitige Türe als direkter Zugang des Führerstandes durch das Personal.

Mit dem Bau der 1929 bestellten 50 Triebwagen wurden drei Waggonfabriken beteiligt. Je 22 Einheiten sollten Christoph & Unmack in Niesky (Nr. 1001 .- 1022) und Linke-Hofmann-Busch in Bautzen (Nr. 1023 – 1044) bauen, die restlichen sechs Orenstein & Koppel in Gotha (Nr. 1045 – 1050). Als absehbar war, dass die Zahl nicht ausreichte, um die vorgesehenen Linien typenrein zu betreiben, kam es 1930 zu einer Nachbestellung von zwei Triebwagen in Bautzen (Nr. 1051 – 1052) und vier Stück in Niesky (Nr. 1053 – 1056). Die Lieferung zog sich bis 1931 hin. Die Serie wurde als Typ 29 in das Schema der GLSt eingereiht.

Auch wenn das nicht auf den ersten Blick ersichtlich war, hatte sich Leipzig bei den Vierachsern vom stufenlosen Zugang zur Plattform verabschiedet. Der nach den Erfahrungen bei den Beiwagen wieder auf 700 mm erhöhte Raddurchmesser und die für die gewünschten kräftigen Motoren

notwendige Drehgestellbauart bedingten in den Abteilen eine Fußbodenhöhe von 85 cm. Aus Stabilitätsgründen konnte der niedrige Einstieg von 40 cm auf der Plattform nicht beibehalten werden, sondern der Plattformboden musste auf 65 cm erhöht werden, da zum Fahrgastraum nur eine Stufe an Stelle von zwei sinnvoll waren. Der Leipziger Vierachser gehörte, ebenso wie die schon zuvor für Köln und die OEG gebauten Drehgestellwagen zu den „unechten“ Niederflurwagen, die aufgrund der tief heruntergezogen Mitteleinstiege zwar den Eindruck eines stufenlosen Zugangs erweckten, ihn aber nach Öffnen der Türen nicht boten!

Die Abmessungen der Type 29 übertraf mit 14 m Länge, einem Drehgestell-Mittenabstand von 6,70 m und einem Achsstand im Drehgestell von 1,80 m alle bisher beschafften Wagen. Trotz einer Breite von nur 2,07 m mussten für den Einsatz zahlreiche Begegnungsverbote in Kurven verhängt oder wo möglich der Gleismittenabstand hier erweitert werden. 36 gepolsterten Sitzplätzen standen 44 Stehplätze gegenüber. Die Mittelplattform waren gegen die Fahrgastabteile mit Doppelschiebetüren abgetrennt. Die durch einen Holm getrennten Außentüren waren, wie auch schon zuvor bei den Beiwagen der Type 61, nur halb hoch. Sie konnten auf der Nichteinstiegseite und im Winter durch verschiebbare Fenster zu geschlossenen Türen ergänzt werden. Die elektrische Ausstattung stammte zu gleichen Teilen von Bergmann in Berlin und dem Sachsenwerk in Niedersedlitz bei Dresden. Alle Teile waren bei beiden Herstellern gleich und daher austauschbar. Vier Vollspannungsmotoren zu je 46 kW sorgten für eine gute Antriebsleistung. Eigentlich waren Halbspannungsmotoren bereits der Stand der Technik, aber auch Leipzig blieb traditionell bei Altbewährtem. Im Betrieb kamen die Vierachser zusammen mit zwei Niederflurbeiwagen des Typs 61 zum Einsatz und bildeten ein Gespann von beachtlicher Länge und Kapazität. Je nach Hersteller betrug das Gewicht der Motorwagen zwischen 20,8 und 21,4 t. Sie verfügten über eine Druckluftbremse, die in Leipzig eigentlich gar nicht gewünscht war.

Keine einheitliche Linie in Köln

Die Bahnen der Stadt Köln verfolgten bei ihrem großen Erneuerungs- und Beschaffungsprogramm der 1920er Jahre keine einheitliche Linie. Für die Außenstrecken entstanden vorzugsweise vierachsige Drehgestellwagen mit Mitteleinstieg, aber versuchsweise auch einige Zweiachser dieser Bauform. Für das Stadtnetz erschienen Wagen mit nur einem Zugang nicht geeignet. Die hierfür gebauten Zweiachser verfügten daher außer über einer mittleren Türe als Einstieg auch an den Wagenenden über Türen als Ausstieg und waren somit bereits für einen Fahrgastfluss eingerichtet. Niederflurig war keine der Konstruktionen, dafür experimentierte der Betrieb mit neuen Antriebstechniken und Fahrgestellbauarten, um jedoch jedes Mal wieder zu Althergebrachtem und Bewährtem zurückzukehren. Lediglich das Prinzip der Zwillingszug-steuerung setzte sich Ende der 1920er Jahre sowohl im Stadt-, wie im Vorortnetz durch, um sich das zeitraubende Rangieren an den Endstationen zu ersparen. Hier sollen zunächst nur die für die Vorortbahnen beschafften Fahrzeuge mit nur einer Türe in Form des Mitteleinstieges behandelt werden.

Für die rechtsrheinischen Vorortbahnen wurden bei Linke-Hofmann, Werk Köln 1926 sechs Trieb- und 20 Beiwagen vierachsiger Bauart mit Mitteleinstieg bestellt. Während die Bw (Nr. 1204 – 1223) noch 1926 in Dienst gingen, konnten die zugehörigen und baulich identischen Motorwagen (Nr. 1061 – 1066) erst im Folgejahr in Betrieb genommen werden. Erstmalig wurde bei dieser Lieferung die Bauform des Wagenkastens mit Mitteleinstieg, die ja bei den Beiwagen für die Vorortbahn schon lange üblich war, auf Triebwagen übertragen. Der hölzerne Wagenkasten von 12,40 m Länge und 2,10 m Breite lagerte auf zwei schweren Drehgestellen mit 1,90 m Achsstand, der Drehgestell-Mittenabstand betrug 6,60 m. Beidseitig der nach innen eingezogenen 2,20 m langen Plattform mit zwei extrabreiten doppelten Klapptüren befanden sich die nicht von der Plattform mit Portalwänden abgeteilten Fahrgasträume mit je drei Seitenfenstern und je 16 gepolsterte Sitzplätze in kombinierter Längs-/Queranordnung. An den Köpfen der Beiwagen gab es zusätzlich je drei Sitzgelegenheiten, beim Triebwagen

Im Normalbetrieb kamen die Mitteleinstiegstriebwagen in Leipzig auch gemeinsam mit den niederflurigen Beiwagen zum Einsatz. Hier präsentiert sich ein solches Gespann in den 1930er-Jahren im Einsatz auf der Linie 17 vor dem Leipziger Hauptbahnhof FRIEDRICH GRÜNWALD, SLG. VDVA

Zweiachsiger Zwillingstriebwagen des für die Kölner Vorortbahn gebauten Versuchszuges in einer Werkaufnahme des Herstellers SLG. PAUL-HEINZ PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER

Vierachsiger Zwillingstriebwagen für die Kölner Vorortbahnen aus dem Jahre 1928 mit durchgehendem Fahrzeugboden
SLG. AXEL REUTHER

befanden sich hier die durch eine Trennwand vom Fahrgastraum abgetrennten Führerstände. Zugänglich waren sie von außen durch eine Türe auf der in Fahrtrichtung rechten Seite und zusätzlich durch eine Klapptüre zum Fahrgastraum. Die Höhe des durchgehend stufenlosen Wagenbodens betrug 770 mm, vom Schienenniveau waren zwei Stufen von 410 und 360 mm Höhe zu überwinden.

Die Wagen waren mit einem Tonnendach ausgestattet, zur Belüftung gab es herunterschiebbare Oberlichtfenster, Kiemenlüfter im Dachbereich der Fronten und bei den Beiwagen zusätzlich noch Dachlüfter der Bauart Kuckuck. Die Triebwagen waren mit vier Motoren a 71 kW außerordentlich gut motorisiert und wogen 24 t. Sie waren in der Lage bis zu drei der 12,6 t schweren Beiwagen zu ziehen. 1933 entstand aus einem Beiwagen der 1928 gelieferten Folgeserie in eigener Werkstätte ein weiterer Triebwagen (Nr. 1066), der mit seinen Abmessungen eigentlich zu den 1928 gebauten Triebwagen gehörte, aber im Gegensatz zu diesen zwei Führerstände bekam und daher nummernmäßig bei den kürzeren Triebwagen der ersten Serie angegliedert wurde.

Vierachser jetzt als Zwillingszüge

Nachdem das Zwillingszugprinzip bei den 1927 angeschafften zweiachsigen Fahrzeugen für die Ringbahn den Erwartungen entsprechend funktionierte, wurde es bei der nächsten Bestellung für die Vorortbahn auch dort realisiert. Auf Basis der 1925-26 beschafften Vierachser lieferte Linke-Hofmann 1928 16 Triebwagen (Nr. 1067 – 1082) und zwölf Beiwagen (Nr. 1224 – 1235). Die

Triebwagen besaßen nur einen Führerstand und verfügten über eine Zwillingszugsteuerung, so dass ein Einsatz nur paarweise mit und ohne zwischengekuppelte Beiwagen erfolgen konnte. Am hinteren Wagenende gab es einen Hilfsfahrschalter und es waren vier zusätzliche Sitzplätze eingebaut. Der Einsatz erfolgte auf der stark belasteten Linie C nach Bergisch Gladbach, wo sich mit den Beiwagen vier Vierwagen- und vier Dreiwagenzüge bilden ließen. Mit 12,80 m waren sie etwas länger als die Vorgängerserie, wobei die Erweiterung der Mittelplattform zugute kam. Der Achsstand der Triebwagen war auf 2,06 m erweitert worden, der Drehgestell-Mittenabstand auf 7,30 m. Die Trittstufenhöhen blieben unverändert. In jedem Drehgestell der Triebwagen befand sich nur eine angetriebene Achse mit einer Motorleistung von 75 kW. Da im Zwillingsbetrieb alle Motoren des Zuges angesteuert wurden, ergab sich eine Gesamtleistung von 300 kW.

Einer der für Köln 1933 nachgelieferten Beiwagen für die Zwillingszüge in Stahlbauweise mit abweichender Dachform SLG. STRASSENBAHN-MUSEUM THIELENBRUCH

Es fehlen Beiwagen

Um auf den Vorortbahnlinien C und D nach Bergisch Gladbach acht Vierwagenzüge einsetzen zu können, kam es 1929 zu einer Nachlieferung von vier vierachsigen Beiwagen durch Linke- Hofmann (Nr. 1236 – 1239). Obwohl es aus optischen Gründen sinnvoll gewesen wäre, der Nachlieferung das gleiche Aussehen zu geben wie den bereits vorhandenen Einheiten, wollte die Verwaltung im Hinblick auf weitere geplante Beschaffungen einige Neuerungen testen. Der Wagenkasten bestand aus einer genieteten Ganzstahlkonstruktion, weshalb das Gewicht auf 14 t sank. Bei identischen Abmessungen mit der Serie von 1928 trug die geänderte Ausführung von Türen, Fenstern und Dachaufbauten zum abweichenden Aussehen bei. Aufgrund des bis zur Fensteroberkante heruntergezogenen Dachs erhielten sie beim Personal den Spitznamen „Chinesen".

Zug der Kölner Vorortbahn mit dem 1927 gelieferten vierachsigen Mitteleinstiegwagen 1066 und verschiedenen Beiwagen der gleichen Bauart auf der Hängebrücke über den Rhein SLG. REINHARD SCHULZ

Glückloser Versuch mit zweiachsigen Zwillingszügen

Der Einsatz vierachsigen Wagenmaterials war ab Ende der 1920er Jahre nur auf den stärker belasteten Linien nach Bergisch Gladbach vorgesehen, die übrigen Vorortstrecken sollten weiterhin mit Zweiachsern bedient werden. Da auch hier der Einsatz von Zwillingszügen zur Vermeidung des Rangiergeschäfts sinnvoll erschien, sollten entsprechende Fahrzeuge in zweiachsiger Form beschafft werden, die auf die Belange des Vorortbetriebes Rücksicht nahmen. Auf Basis der 1927-28 gelieferten Wagen für die Ringbahn entwickelte das nun zur Westwaggon gehörende Werk von van der Zypen & Charlier einen in den Abmessungen weitgehend identischen Wagentyp, der an Stelle der drei Türen der Stadtwagen nur über einen breiten Mitteleinstieg verfügte. Die Länge dieses Bereiches entsprach den Vierachsern und auch die Anordnung von zwei Doppelschiebetüren nebeneinander für den gleichzeitigen Ein- und Ausstieg war gleich. 1929 lieferte Westwaggon zwei Triebwagen (Nr. 1801 – 1802) und zwei Beiwagen (1901 – 1902). Die Länge betrug 10,58 m, die Breite 2,30 m. Der Achsstand belief sich auf 3,40 m. Die Fußbodenhöhe betrug 740 mm, die zusätzliche untere Trittstufe lag auf 400 mm Höhe. Die Triebwagen besaßen eine Zwillingssteuerung und nur einen Führerstand. Die Sitze in den Fahrgastabteilen waren längs und quer angeordnet. Im Tw gab es 26 Sitz- und 34 Stehplätze, das Gewicht betrug 13, 8 t. Die Bw verfügten über 32 Sitz- und 37 Stehplätze und wogen 10,7 t.

Da es wegen Geldmangel nicht zur Serienlieferung kam und stattdessen vorhandene Beiwagen aus dem Stadtbetrieb in Triebwagen für den Vorortbetrieb umgebaut wurden, blieben die vier Wagen Einzelstücke. Sollte der Zug seiner Bauart entsprechend eingesetzt werden, so kam nur ein Vierwagenzug mit zwei zwischengekuppelten Beiwagen in Frage. So war er aber für die meiste Zeit des Tages zu groß. 1931 fiel daher die Entscheidung, die beiden Beiwagen ebenfalls in Triebwagen umzubauen, um zwei Zweiwagenzüge bilden zu können. Eine Erweiterung der Kapazität erfolgte durch das Anhängen vierachsiger Beiwagen, mit denen dann aber bei fehlenden Schleifen am Streckenende umgesetzt werden musste.

AXEL REUTHER

Technische Daten: Köln Tw 1061-1066

Baujahr	1927
Spurweite	1.435 mm
Länge	12.400 mm
Breite	2.100 mm
Drehgestellachsstand	1.90 mm
Leergewicht	24 t
Stundenleistung	4x71 kW
Stromsystem	750 V =
Sitzplätze	26
Stehplätze	34

Über Einzelstücke und Kleinserien für verschiedene Betriebe, Sonderbauformen mit zusätzlichen Endausstiegen sowie die nur noch sehr wenigen Lieferungen der 1930er- und 1950er-Jahre berichtet wir in einer dritten Artikelfolge im der nächsten Ausgabe.

Die Rhein-Main-Connection

Herrliche Frankfurter Straßenbahn-Atmosphäre am 1. November 1974 am Opernplatz. Achtachser 823, einer von 30 Exemplaren des Typs N, ist auf der Linie 23 unterwegs nach Rödelheim. Im Hintergrund sind zwei der erst zwei Jahre zuvor ebenfalls von DÜWAG gebauten P-Wagen zu sehen WOLFGANG MEIER

DÜWAG-Hochflurwagen bei der Straßenbahn in Frankfurt (Main) In zahlreichen bundesdeutschen Städten stellten Straßenbahnfahrzeuge der Düsseldorfer Waggonfabrik (DÜWAG) seit den späten 1950er-Jahren einen erheblichen Teil des Fahrzeugparks dar. Neben nahezu allen nordrhein-westfälischen Betrieben setzte auch die Mainmetropole Frankfurt voll auf DÜWAG. Das Portfolio reichte vom Großraumwagen über den klassischen Sechsachs-Gelenkwagen bis hin zum Zweirichtungs-Achtachser – bezeichnet als Typen L, M, N, O und P

Zunächst einmal eine Erläuterung zur Frankfurter Bezeichnungsweise. Die Grundtypen wurden mit Großbuchstaben, beginnend bei „A", fortlaufend bezeichnet, die dazu gehörigen Beiwagen sinngemäß mit Kleinbuchstaben. Bis Kriegsende war man beim Typ J (KSW-Wagen) angelangt. Je später der Buchstabe im Alphabet auftaucht, desto moderner ist das Fahrzeug.

Parallel zum Beheben der gröbsten Kriegsschäden war es Ende der Vierzigerjahre auch in Frankfurt notwendig, den Straßenbahn-Triebwagenpark zu modernisieren. Nachdem 1947 noch einige „Kriegsstraßenbahnwagen" – in Frankfurt als Typ J geführt – beschafft wurden, folgte 1949 der Typ K. Allerdings nicht als komplette Neukonstruktion, denn der Wagenkasten wurde auf vorhandene zweiachsige Fahrgestelle gesetzt. Bis heute versehen einige dieser Fahrzeuge noch im Sonderverkehr, etwa beim beliebten „Ebbelwei-Express", ihren Dienst. Es war jedoch von vornherein klar, dass die K-Wagen nur eine Übergangslösung darstellten und ein Neubeginn mit modernen vierachsigen Triebwagen stattfinden müsse.

L-Triebwagen, l-Beiwagen

Die DÜWAG hatte zu jener Zeit neue Großraumwagen entwickelt, die auch für die Frankfurter Straßenbahn interessant erschienen. So bestellte der Verkehrsbetrieb 1954 zunächst zwei Prototypen. Die für Frankfurt ersten vierachsigen Triebwagen (ein vierachsiger Mailänder Wagen kam 1930 nur versuchsweise am Main zum Einsatz) erhielten die Betriebsnummern 201 und 202. Die Einrichtungsfahrzeuge wurden 1955 in Dienst gestellt und bescherten den Fahrgästen durch die Drehgestellbauart eine spürbare Komfortsteigerung. Im Jahr darauf erfolgte die Serienfertigung mit weiteren 40 Triebwagen, sodass 1957 insgesamt 42 L-Wagen mit den Fahrzeugnummern 201 bis 242 zur Verfügung standen. Äußerlicher Unterschied zwischen Serien- und Prototypwagen war die unterschiedliche Fensteraufteilung der türenlosen Seite: die Vorserie wies acht, die Hauptserie nur sechs Fenster auf. Die Wagenlänge beträgt 14,10 m.

Parallel dazu erhielt die Frankfurter Straßenbahn 1955 zwei Großraum-Beiwagen der Serie l mit den Betriebsnummern 1201 und 1202; die Hauptserie folgte 1956/57 mit den Wagen 1203 bis 1242. Ursprünglich nur für die L-Triebwagen vorgesehen, setzte man die l-Beiwagen auch für die ab 1959/60 in Dienst gestellten sechsachsigen M-Triebwagen ein. Selbst kurzzeitige Einsätze mit den achtachsigen N-Triebwagen fehlten nicht, doch blieben sie vor allem wegen der dann an manchen Haltestellen zu langen Zuggarnituren eine Episode.

Sonderfall Lv und lv

Die Serienwagen 203 bis 217 sowie die Beiwagen 1203 bis 1217 erhielten ab Werk breitere Radreifen und Doppelscheinwerfer, da die Frankfurter Straßenbahn die neuen Fahrzeuge vorzugsweise auf den Taunusstrecken nach Bad Homburg und Oberursel Hohemark mit ihren längeren Überlandab-

OBEN Tw 222 im Einsatz mit Bw 1240 auf der Linie 23 im Jahre 1974 am Opernplatz. Insgesamt je 42 solcher vierachsigen Großraum-Triebwagen (Typ L) und -Beiwagen (Typ l) liefert DÜWAG zwischen 1955 und 1957 nach Frankfurt WOLFGANG MEIER (OBEN), WILHELM ECKERT, SLG. WOLFGANG MEIER (UNTEN)

LINKS Nahezu fabrikneu präsentiert sich N-Wagen 805 am 17. Mai 1963 an der Haltstelle Hauptbahnhof. Der angehängte Beiwagen 1725 (Typ k) steht übrigens heute restauriert im Frankfurter Verkehrsmuseum. Am rechten Bildrand ist ein Großraum-Vierachser vom Typ L im Einsatz auf Linie 16 erkennbar

Erst der P-Wagen brachte neue Farben

Die Frankfurter Straßenbahnfahrzeuge der Typen L, M, N und O trugen bei Ablieferung jeweils das straßenbahntypische Crème mit grünem Zierstreifen. Mit dem ersten P-Wagen (Tw 651) hielt im Februar 1972 dann am Main ein neues Farbschema für den städtischen Frankfurter Nahverkehr Einzug. Die Kombination aus Orange, Hellelfenbein und Beigegrau griff nicht nur nach und nach auf die gesamte vorhandene Flotte der L-,M, N- und O-Wagen sowie auf die städtischen Busse über, sondern auch auf die ursprünglich in einer Rot-Weiß-Variante lackierten Stadtbahnfahrzeuge vom Typ U2.

Die P(t)-Wagen erhielten ab 1996 zum Großteil auch noch die gewöhnungsbedürftige Lackierung im ursprünglich für einen japanischen Autokonzern entwickelten „Subaru Vista Blue“. Dieser Türkiston, in dem auch alle Fahrzeuge der Straßenbahn-Niederflurflotte von Beginn an abgeliefert wurden, hat sich bis heute als Hausfarbe der VGF gehalten.

Mit dem P-Wagen – hier Tw 684 nahe der Friedensbrücke auf dem Weg in Richtung Offenbach – hielt das Lackierungsschema Orange/Hellelfenbein/Beigegrau Einzug, das auch den älteren Fahrzeugen übergezogen wurde. N-Wagen 813 trägt hier aber eine Totalreklame B. TURNER

Sechsachs-Tw 624 am 12. November 1968 in Heddernheim mit Verbreiterungen und Klappstufen für den U-Bahn-Einsatz. Die Fahrzeuge wurden in dieser Ausrüstung als Typ Mv/mv (V für „Vorortbahn") bezeichnet. 1978 erfolgte der Rückbau zu „normalen" Straßenbahn-Fahrzeugen
WILHELM ECKERT, SLG. WOLFGANG MEIER (2)

M-Tw 601 mit m-Bw 1801 am 17. Mai 1963 im Einsatz auf der Linie 12 an der Hauptwache. Die „Erstlinge" dieses Fahrzeugtyps wurden 1959 von DÜWAG an den Main geliefert

schnitten einsetzen wollte. Die „Taunusbahnen“ waren erst am 1. Januar 1955 von der vormaligen Frankfurter Lokalbahn AG (FLAG) in städtischen Besitz übergegangen. Ab dem Winterfahrplan 1956/57 besaß man dann ausreichend viele Neufahrzeuge, um die nunmehrige Linie 25 (Frankfurt – Bad Homburg Markt) im Grundfahrplan vollständig auf L/l-Wagen umstellen zu können. Die Linie 24 zur Hohemark folgte ab Mai 1957. Zur Unterscheidung zu den „normalen“ L/l-Fahrzeugen trugen die Wagen die genaue Typenbezeichnung Lv bzw. lv.

1962 wurden weitere Trieb- und Beiwagen (218/1218 bis 221/1221) zur „v“-Variante umgebaut. Fünf Jahre später ließ die Frankfurter Straßenbahn die v-Wagen wieder auf normale Radsätze umbauen, die Doppelscheinwerfer blieben indes erhalten. Mitte der 1960er-Jahre erfuhren alle L-Züge (außer den beiden Vorseriengarnituren) innen einen Umbau auf schaffnerlosen Betrieb.

Die beiden Prototyp-Triebwagen schieden als erste aus dem L-Fahrzeugbestand aus: Tw 202 nach einem Unfall 1972, Tw 201 schließlich 1983. Parallel dazu erfolgte 1983 auch die Ausmusterung der Vorserien-Beiwagen 1201 und 1202.

Seit den frühen 1990er-Jahren wurden – nicht zuletzt durch Auslieferung der neuen R-Triebwagen ab 1993 – die L-Wagen sukzessive überflüssig und von 1993 an abgestellt. 1994 gab Frankfurt acht Trieb- und zehn Beiwagen kostenlos nach Bukarest ab, 1997 fünf Trieb- und vier Beiwagen ebenfalls nach Rumänien an die Straßenbahn in Galati. In Frankfurt für Sonderfahrten erhalten blieb Tw 224 (später umgezeichnet in 124) mit Bw 1242. Schließlich sind Tw 236 und Bw 1219 museal erhalten, aber nicht betriebsfähig.

Erste Gelenkwagen: M/m

Schon bald nach Lieferung der letzten L-Triebwagen lag der Bedarf nach weiteren modernen Fahrzeugen auf der Hand. Aus wirtschaftlichen Gründen sollte es sich nun um sechsachsige Gelenktriebwagen handeln. Daher lieh sich die Frankfurter Straßenbahn 1958 von der Düsseldorfer Rheinbahn deren DÜWAG-Gelenktriebwagen 2412 (Typ Einheitswagen GT 6) aus und testete ihn ausgiebig mit Erfolg auf dem hiesigen Liniennetz. Diese positiven Ergebnisse führten prompt zu einer Bestellung von zunächst 30 baugleichen Triebwagen. Sie trafen 1959/60 in Frankfurt ein und wurden dort als Typ M (Länge 19,095 m) mit den Betriebsnummern 601 bis 630 in Dienst gestellt. 1963 folgte eine zweite Serie von 15 Fahrzeugen (Nummern 631 bis 645). Durch Umbau entstand 1975 der Wagen 600 aus dem achtachsigen N-Wagen 805: Dessen durch einen Unfall schwer beschädigtes Mittelteil wurde entfernt und der so entstandene Sechsachser zu einem M-Wagen.

M-Wagen für U-Bahn-Strecke

Für die neu eröffnete A-Strecke der U-Bahn ließen die Stadtwerke die M-Wagen 618 bis 645 bei Wegmann entsprechend umbauen. Auf der Türseite wurde eine Verbreiterung

Abschied von der runden Front: Die P/Pt-Triebwagen

Diese Zweirichtungsfahrzeuge, entwickelt von DÜWAG (wagenbaulicher Teil) und Siemens (elektrischer Teil), wurden von beiden Firmen unter der Typenbezeichnung P8 geführt und zwischen 1972 und 1978 an die damaligen Stadtwerke Frankfurt am Main ausgeliefert. Von außen her betrachtet waren die bislang abgerundeten Frontseiten des Wagenkastens kantigeren Formen gewichen. In Frankfurt sollten die P-Triebwagen fahrzeugmäßig insbesondere den Wandel von der Straßen- zur Stadtbahn bzw. U-(Straßen-)Bahn vollziehen. So sind die 28,72 m langen P-Wagen als 2,35 m breite Stadtbahnfahrzeuge konzipiert, die auch für Tunnelstrecken geeignet sind.

Von der wagenbaulichen Konzeption her bildeten die P-Triebwagen eine Weiterentwicklung der O-Fahrzeuge, doch konnten durch die angebrachten Scharfenbergkupplungen bis zu drei Triebwagen in Traktion verkehren. Zudem erfuhr der elektrische Teil deutliche Verbesserungen, denn erstmals fand hier eine elektronische Steuerung des Typs Simatic mit Sollwertgeber anstelle des mechanischen Schaltwerks Anwendung.

„t“ steht für tunnelgängig

Die erste Lieferung 1972 umfasste die Wagen 651 bis 680 und besaß Klapptrittstufen an den Türen. Demgegenüber hatte die zweite Lieferung 1973 mit den Fahrzeugen 681 bis 716 feste Trittstufen, was nur einen Einsatz im Straßen- und nicht im Stadtbahnnetz erlaubte. Daraufhin erhielten die tunnelgängigen Wagen die interne Typenbezeichnung Pt. Die dritte Lieferung von 1977/78 umfasste schließlich die Wagen 717 bis 750, sodass letztlich einhundert P- bzw. Pt-Triebwagen zur Verfügung standen.

1998 wurden die Pt-Triebwagen 692 bis 750 im Türenbereich verbreitert, um auf den B- bzw. C-Strecken im Mischbetrieb mit den 30 cm breiteren Wagentypen U2 und U3 eingesetzt werden zu können. Die genannten Pt-wagen wurden damit zur Unterbaureihe Ptb.

Bis zum Jahr 2004 waren lediglich die Wagen 679, 669 und 670 durch Unfälle ausgeschieden. Die eigentliche Abstellungswelle sollte im Sommer 2005 mit Pt-Triebwagen beginnen, doch wurde diese im Hinblick auf die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 gestoppt – man wollte etwaige Fahrzeugengpässe tunlichst vermeiden. Ab 1. September 2006 standen dann 25 Pt-Wagen zum Verkauf, und ab 1. April 2007 gab es auch (vorerst, wie sich später herausstellen sollte) keine Pt-Planeinsätze mehr.

2009 wurden 17 Pt-Triebwagen in die Türkei verkauft, wo sie bei der im Bau befindlichen neuen Straßenbahn der Stadt Gaziantep eingesetzt werden sollten; jener Betrieb wurde 2011 eröffnet .

Wegen Fahrzeugmangels baute die VGF 2013 drei Ptb-Fahrzeuge für den normalen Straßenbahneinsatz zu Pt-Wagen zurück. Dasselbe erfuhren Anfang 2018 die Tw 720, 727 und 728, die eigentlich bereits im Oktober 2016 ausgemustert worden waren. Wahrlich ein langes Leben für die robusten Hochflurtriebwagen! Die verbliebenen, auf den Linie U 4/5 bzw. U 6/7 einsetzbaren Ptb-Fahrzeuge stehen ebenfalls vor der Ablösung. ULRICH ROCKELMANN

Pt-Triebwagen 661 im Jahre 1986 am City Center. Exakt 100 Fahrzeuge dieser Bauart (P bzw. Pt) kamen nach Frankfurt BRIAN TURNER

Die Frankfurter Museumsfahrzeuge erhielten neue Nummern. So wurde aus dem L-Großraumwagen 224 der 124, hier 2012 am Willy-Brandt-Platz auf dem Weg zum Hbf M. BEITELSMANN

Museumsfahrzeuge

In den letzten Jahren wurden betriebsfähige Museumsfahrzeuge in die ursprünglich für die Baureihe K vorgesehene Gruppe 1xx eingeordnet, um die ursprünglichen Nummerngruppen für Neuanschaffungen verwenden zu können. L-Wagen 224 wurde so zu 124, M-Wagen 602 zu 102, N-Wagen 812 zu 112, die O-Wagen 902 und 908 zu 111 und 110 und die Pt-Wagen 690 und 748 zu 190 und 148.

angebracht, um die Lücke zu den auf 30 cm breitere U-Bahn-Triebwagen ausgelegten Bahnsteigen zu schließen. Zugleich wurden für die unterschiedlichen Bahnsteighöhen (52 cm, 36 cm oder Straßenniveau) Klapptrittstufen eingebaut. Nachdem der Mischbetrieb 1978 endete, erfolgte anschließend der Rückbau zu „normalen" M-Fahrzeugen.

26 neue Beiwagen Typ m/mv

Etwa zeitgleich mit den ersten M-Triebwagen trafen auch 14 vierachsige m-Beiwagen ein: 1959 die Bw 1801 bis 1806, 1960 die Bw 1807 bis 1814. Eine zweite, zwölf Fahrzeuge umfassende Serie, folgte einige Jahre später: 1964 Bw 1815 bis 1820, 1966 Bw 1821 bis 1826. Analog zu den M-Triebwagen erhielten die m-Beiwagen 1967 breitere Radreifen für den Einsatz auf den Vorortstrecken (mv-Wagen).

Ab September 1998 zog man die M/m-Wagen aus dem Linienverkehr zurück. Der Großteil der Fahrzeuge wurde an osteuropäische Betriebe verkauft, die übrigen weit-

Im „Fußballverkehr" zum Waldstadion war 1986 der O-Wagen 908 eingesetzt. Der Zweirichtungs-Achtachser trug bereits wieder die alte Lackierung und die neue Museumswagen-Nummer 110

gehend an Fahrzeug-Zwischenhändler. Nur Tw 602 und Bw 1804 blieben in Frankfurt als Museumsfahrzeuge erhalten (dabei wurde Tw 602 umgezeichnet in 102).

30 Einrichtungs-Achtachser Typ N

Da sich die sechsachsigen M-Wagen am Untermain sehr gut bewährten, lag die Beschaffung ähnlicher, allerdings nun achtachsiger Triebwagen nahe. Parallel zur zweiten Serie der M-Wagen bestellte die Straßenbahn Frankfurt bei der DÜWAG auch 30 der 25,65 m langen achtachsigen Einheitswagen der Bauart GT8 und nahm sie 1963 mit den Nummern 801 bis 830 in Betrieb. Die N-Triebwagen glichen baulich bis auf das zusätzliche Mittelteil (21 weitere Sitzplätze) den M-Fahrzeugen. Die beiden ersten Wagen 801 und 802 hatten zur Erprobung einfache Klapptrittstufen erhalten, die Ende der 1960er-Jahre wieder ausgebaut wurden.

Allerdings gab es in Frankfurt keine n-Beiwagen. Wegen der großen Länge (Haltestellen!) fuhren die N-Triebwagen meist solo; nur anfangs sah man sie ab und zu mit kurzen ka-Beiwagen und später noch seltener mit l- oder m-Beiwagen. Im September 1973 wurde Tw 805 durch einen Unfall schwer

Nach Großraum-, sechs- und achtachsigen Gelenkwagen in Einrichtungs-Bauweise lieferte DÜWAG 1969 erstmals Zweirichtungswagen nach Frankfurt. Grund war die fehlende Wendemöglichkeit für Einrichtungsfahrzeuge an der neuen Endstelle der Linie 16 in Offenbach. Vom Typ O wurden ganze acht Exemplare (901 – 908) gebaut. Hier ist Tw 902 am 10. Februar 1985 auf dem eingleisigen, mit Ausweichen versehenen Streckenabschnitt in Praunheim beim Verlassen der Haltestelle „An den Pflanzländern“ unterwegs ULRICH ROCKELMANN

Die 1972 eingeführte orange-hellelfenbein-beigegraue Lackierung gehört einfach zu Frankfurt: Der erst kürzlich neulackierte M/m-Zug 102/1804 fährt auf den frisch sanierten Schienen der Triftstraße im Stadtteil Niederrad gen Schwanheim

Frankfurts letzte DÜWAG-Klassiker im Einsatz

Regelmäßig werden in Frankfurt die klassischen DÜWAG-Typen aus dem Depot geholt, um im Museumsbetrieb an die vergangene Fahrzeuggeneration zu erinnern.. So auch am 19. August 2018, als der Verein „Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main e.V." (HSF) mit Unterstützung der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) ein Sommerfest im Verkehrsmuseum Schwanheim veranstaltete. Dazu wurde ein Pendelverkehr mit historischen Omnibussen und Straßenbahnen eingerichtet. Die Straßenbahn-Museumsfahrzeuge verkehrten an diesem Sonntag im 15-Minuten-Takt von der Haltestelle Festhalle/Messe über Hauptbahnhof und Stresemannallee/Gartenstraße ins Verkehrsmuseum und zurück und konnten mit normalen Verbundtickets genutzt werden.

Die Strecke zum Verkehrsmuseum Schwanheim gehört zum einstigen Netz der Frankfurter Waldbahn. In fast schon herbstlicher Kulisse – und das Mitte August – erreicht DÜWAG-Achtachser 112 (Typ N) die Haltestelle Waldau

Mit den P-Wagen wurde in Frankfurt das Stadtbahn-Zeitalter eingeläutet. Seit Frühjahr hilft Pt-Wagen 138 wieder im Linienbetrieb aus, macht sich – wie hier an der Messe – aber auch gut als Museumsfahrzeug

Zeitlose DÜWAG-Schönheit: Der L/l-Großraumzug 124/1242 ist am 18. August 2018 auf der Linie V nahe der Haltestelle Waldfriedhof Goldstein unterwegs in Richtung Innenstadt FREDERIK BUCHLEITNER (4)

DÜWAG-Hochflurwagen in Frankfurt

Typ	Bauart	Betriebsnummern	Baujahr	Anzahl
L	Tw4 ER	201-202	1955	2
		203-242	1956	40
M	Tw6 ER	601-630	1959/60	30
		631-645	1963	15
N	Tw8 ER	801-830	1963	30
O	Tw8 ZR	901-908	1969	8
P/Pt	Tw8 ZR	651-685	1972	35
		686-716	1973	31
		717-746	1977	30
		747-750	1978	4
l	Bw4 ER	1201-1202	1955	2
		1203-1220	1956	18
		1221-1242	1957	22
m	Bw4 ER	1801-1806	1959	6
		1807-1814	1960	8
		1815-1820	1964	6
		1821-1826	1966	6

Sommerliche Tram-Idylle im Jahre 1986: Zweirichtungs-Achtachser 907 (Typ O) ist auf dem Weg zum Westbahnhof und nimmt an der Haltestelle Waldau noch einen hübschen Fahrgast auf BRIAN TURNER (2)

beschädigt und nur zweiteilig als M-Wagen wieder aufgebaut. Bis 1984 ließen die seinerzeitigen Stadtwerke die Kupplungen für Beiwagenbetrieb ersatzlos entfernen.

Ab dem Jahr 2001 wurden 14 N-Triebwagen nach Poznan (Posen) verkauft und 2003 schieden die Wagen 817 und 818 durch einen Unfall aus. Im Frühjahr 2004 endeten weitgehend die Linieneinsätze der N-Wagen in Frankfurt, nur noch einige wurden wegen vorübergehenden Fahrzeugmangels bis Herbst 2004 als Einsatzreserve bereitgehalten. Dann kam der große Abgang in Richtung Rumänien: Tw 802, 809 – 811, 815 – 817 und 824 wurden für einen symbolischen Preis nach Resita verkauft, Tw 825, 827, 829 und 830 nach Timisoara. Tw 812 blieb – nunmehr umgezeichnet in Tw 112 – als Museumsfahrzeug in Frankfurt erhalten. Ein Kuriosum am Rande: der Unfallwagen 818 diente später der Frankfurter Feuerwehr als Übungsobjekt.

Am Theaterplatz treffen sich 1986 der sechsachsige M-Wagen 607 und der achtachsige O-Wagen 907. Der reguläre Einsatz der Zweirichtungswagen vom Typ O endete schließlich 2005

Zweirichtungs-Achtachser Typ O für den Einsatz nach Offenbach

Von den „abgerundeten" DÜWAG-Triebwagen bilden die O-Wagen in Frankfurt wohl die formschönsten Fahrzeuge. Allerdings stellten die Stadtwerke, in die die städtische Straßenbahn 1967 eingegliedert worden war, 1969 lediglich acht dieser Zweirichtungswagen in ihren Wagenpark ein. Damit endete zugleich die Ära der Indienststellung „normaler" klassischer Straßenbahnwagen in Frankfurt, denn künftige Fahrzeuge sollten Stadtbahnwagen darstellen.

Der Grund für die Ausrüstung der O-Wagen als Zweirichtungsfahrzeuge war eigentlich banal: Die Stadt Offenbach legte 1969 das Teilstück Marktplatz – Alter Friedhof ihrer von Frankfurt betriebenen Straßenbahnlinie still. Nachdem am Marktplatz weder Wendeschleife noch Gleisdreieck angelegt werden konnten, waren auf der Linie 16 künftig keine Einsätze von Einrichtungswagen mehr möglich. So wurden die 26,10 m langen O-Wagen mit den Betriebsnummern 901 bis 908 eigens für die „grenzüberschreitende" Straßenbahnlinie 16 in Dienst gestellt. Daher war auch die Finanzierung der Fahrzeuge durch das Land Hessen sowie die Städte Frankfurt und Offenbach erfolgt.

Im Vergleich zu den N-Wagen wiesen die O-Wagen viele technische Komponenten konzeptionsbedingt doppelt auf. Sie waren daher schwerer und beschleunigten etwas schlechter, zudem ging die beidseitige Anordnung der Türen zu Lasten der Sitzplätze. Im Unterschied zu den M- und N-Wagen besaßen die O-Wagen zu keiner Zeit eine Kupplungsmöglichkeit für Beiwagen.

Erst in den Jahren 2004 und 2005 zog man die Wagen aus dem Planbetrieb ab – es standen jetzt genügend niederflurige Neufahrzeuge des Typs S zur Verfügung.

Während die Triebwagen 901 und 903 bis 907 an die Straßenbahn Poznan (Posen) verkauft wurden, verblieben die Wagen 902 und 908 in ihrer Heimat. Sie wurden umgezeichnet: Tw 902 in 111, Tw 908 in 110. Nach bedarfsweisen Einsätzen als Reservefahrzeug musterte die nunmehrige Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) den Tw 111 nach Fristablauf am 5. April 2008 aus.

Der verbliebene O-Wagen 110 dient nun mehr als betriebsfähiges Museumsfahrzeug und ist jetzt wieder in der ursprünglichen Lackierung von 1969 unterwegs.

ULRICH ROCKELMANN

Triebwagen 12 – der letzte der ersten Lieferserie von 1904 – hat auf dem Weg zur Eintracht das Überführungsbauwerk fast verlassen. Für den Siemens-Fotografen bleiben im Frühjahr 1905 Mensch und Bahn für einen Moment regungslos stehen. Am rechten Bildrand erkennt man die Siegener Actien-Brauerei

Große Brücke für zehn Jahre

Die Siegener Straßenbahnüberführung ■ Von 1904 bis 1914 überquerte die Straßenbahnlinie der Siegener Kreisbahn von der Siegener Eintracht über Weidenau und Geisweid nach Buschhütten im Bereich der Hagener Straße die damals noch zu ebener Erde verlaufende Ruhr-Sieg-Strecke mit einem 264 Meter langen Bauwerk

Am 6. August 1861 eröffnete die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME) den 76,05 Kilometer langen Abschnitt Altena – Plettenberg – Finnentrop – Altenhundem – Kreuztal (damals noch „Creuzthal" geschrieben) – Weidenau – Siegen. Damit war die gesamte Ruhr-Siegstrecke von Hagen bis nach Siegen vollendet. Und da bereits seit dem 10. Januar 1861 auch die in Betzdorf an die Deutz – Gießener Bahn anstoßende Zweigbahn Betzdorf – Siegen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft fertig gestellt war, gab es nun eine durchgehende Bahnverbindung von der Ruhr über Siegen zum Rhein.

Die Ruhr-Sieg-Strecke wurde zunächst nur eingleisig betrieben. Planum, Tunnel und Brücken waren aber von vornherein für zweigleisigen Betrieb eingerichtet, der bereits 1870, also gerade einmal neun Jahre nach Eröffnung, aufgenommen wurde. Zwischen Kreuztal und Siegen lag der Bahnkörper auf dem Niveau des umliegenden Geländes, von diesem in Siedlungsnähe nur durch Hecken getrennt bzw. vor unbefugtem Betreten geschützt. So auch im Abschnitt Weidenau – Siegen, wo gleich drei Mal innerörtliche Straßen – nämlich die Hagener Straße, die Schulstraße (heute Daimlerstraße) und der Sieghütter Hauptweg – mit Schranken gesichert werden mussten.

Die Straßenbahn kommt

Bis zum Frühjahr 1900 waren die Weichen für eine elektrische Kleinbahn Siegen-Eintracht – Weidenau – Geisweid im Wesentlichen gestellt. Kreis und Stadt Siegen hatten sich dahingehend verständigt, dass die zukünftige Kreisbahn den für ihren Betrieb notwendigen Strom vom städtischen Elek-

Im Sommer 1904 ist der Unterbau der beiden Rampenstrecken bereits vorhanden. Zwischen beiden steht das Hilfsgerüst für die zukünftige Brücke. Die Telefondrähte der Bahn werden gerade an höhere Masten gehängt. Der Blick geht in Richtung Weidenau. Am rechten Bildrand zweigt die parallel zur Bahnstrecke verlaufende Heinrichstraße (heute: Gießereistraße) ab

Im Herbst 1904 ist das Überführungsbauwerk weitgehend fertiggestellt. Auch die Oberleitung ist schon gespannt. Es fehlt nur noch das Geländer SIEMENS-ARCHIV (3)

trizitätswerk beziehen sollte, dessen Bau die Stadtverordnetenversammlung Mitte Januar 1900 beschlossen hatte. Da es dem Kreis Siegen nicht gelang, die im Verlauf der Strecke liegenden Industriebetriebe dazu zu bewegen, ihr Werk über einen Gleisanschluss an die Kreisbahnstrecke anzubinden, beschloss der Kreisausschuss im April 1901 die Strecke einstweilen nur für den Personenverkehr zu bauen und den Güterverkehr ggf. später einzuführen.

Schwierig gestaltete sich allerdings das Problem der Kreuzung der Kreisbahnstrecke mit der Staatsbahn im Verlauf der Hagener Straße (Strecken-Kilometer 104,8/104,9 der Ruhr-Sieg-Strecke). Die Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld, in deren Zuständigkeit die Ruhr-Sieg-Strecke mit der Verstaatlichung der BME am 1. Januar 1882 übergegangen war, zeigte nämlich wenig Verständnis für den Wunsch des Kreisausschusses, die Staatsbahngleise niveaugleich kreuzen zu dürfen.

Eine alternative Streckenplanung, quasi „hinten herum“, bei der die Kreisbahnstrecke bereits im Verlauf der Sandstraße nach Westen Richtung Sieghütte abschwenken und dort die Staatsbahnstrecke auf einer Brücke überqueren sollte, wurde sehr schnell wieder verworfen. Denn die Hagener Straße als Teil der Provinzial-Landstraße Hagen – Siegen war nun einmal die wichtigste Verkehrsachse zwischen Siegen und Weidenau und allein schon wegen ihres relativ großzügigen Ausbaus zur Aufnahme einer Straßenbahnstrecke prädestiniert. Ein Überführungsbauwerk in der Hagener Straße war mithin unvermeidlich.

Eine Brücke wird benötigt

Da die Überführung in Straßenmitte verlaufen sollte, musste für die beiden Richtungsfahrbahnen zusätzlicher Platz geschaffen werden. Angestrebt wurde eine Fahrbahnbreite von jeweils 4,5 Metern, an die sich nach außen hin ein 2,5 Meter breiter Bürgersteig anschloss. Eine solche Verbreiterung der Hagener Straße im Bereich der Überführung ging aber nur zu Lasten der Vorgärten der dort liegenden 14 Wohngrundstücke. Deren Besitzer waren verständlicherweise wenig angetan von einer solchen Idee, blockten erst ganz ab und verlangten dann astronomische Beträge – 200 Mark für jeden der knapp 700 Quadratmeter, die benötigt wurden, insgesamt 134.500 Mark.

Mehr als ein Jahr wurde diskutiert, ehe es zu einer Einigung in der Grundstücksfrage kam und beim Regierungspräsidenten in Arnsberg die Konzession zur Herstellung und zum Betrieb einer normalspurigen Straßenbahn von Siegen nach Geisweid beantragt werden konnte. Diese wurde am 6. März 1903 erteilt, so dass man nun in die detaillierte Planung gehen konnte. Im Januar 1904 erhielt die „Abteilung für elektrische Bahnen“ der Siemens-Schuckert Werke in Berlin den Zuschlag für den Bau der Strecke und die Siegener Aktiengesellschaft für Eisenkonstruktion, Brückenbau und Verzinkerei (SAG) den Auftrag zum Bau der 264 Meter langen Überführung, Kostenpunkt 27.000 Mark.

Die Überführung erstreckte sich von Kilometer 114,388 bis 114,652 der Provinzial-Landstraße Hagen – Siegen. Bezogen auf die Straßenbahnstrecke Siegen – Geisweid begann sie in Streckenkilometer 2,465 und endete unmittelbar vor der in Richtung Weidenau ab Streckenkilometer 2,740 sich anschließenden Ausweiche, wo das Straßenbahngleis wieder an den rechten Straßenrand verschwenkte.

Aus Mauerwerk und Eisen

Das Bauwerk bestand aus fünf Teilen: beiderseits eine Rampe mit einer Neigung 1:20, der Fuß gemauert, anschließend eine Eisenkonstruktion, und zwischen beiden Rampen dann die eigentliche Brücke. Die Füße der beiden 3,5 Meter breiten Rampen bestanden aus Ziegelmauerwerk, während die Eisenkonstruktion auf der Siegener Seite auf elf und auf der Weidenauer Seite auf 13 Eisenstützen (Stützweite fünf Meter) ruhte. Entsprechend unterschieden sich auch die beiden Rampen in ihrer Länge, nämlich 110 bzw. 127,50 Meter.

Die zwischen beiden Eisenkonstruktionen liegende, in Eisenfachwerk ausgeführte Brücke besaß eine lichte Höhe zwischen Schienen-Oberkante und Brücken-Unterkante von fünf Meter, eine Breite von 4,90 Meter und eine Stützweite von 26,5 Meter. Diese Länge war notwendig, da die Überführung die Staatsbahnstrecke nicht im rechten Winkel, sondern in einem Winkel von 30 Grad schnitt. Alle Eisenteile waren genietet. Der Oberbau im Bereich des Überführungsbau-

werks unterschied sich deutlich von dem der anderen Streckenabschnitte, wo, weil im Straßenplanum liegend, Rillenschienen zum Einbau kamen. Der Oberbau der Überführung hingegen bestand aus Vignolschienen, die auf Kiefernholzschwellen verlegt waren, die dann ihrerseits mit den Brückenlängsträgern verbunden waren.

Mitte Juni 1904 wurden die Bauarbeiten aufgenommen. Dank der guten Planung gingen diese zügig vonstatten. Eine Betriebsaufnahme noch im Laufe des Augusts allerdings war denn doch etwas zu optimistisch gewesen. Hinzu kam, dass die bei der Waggonfabrik Uerdingen für Sommer 1904 bestellten zwölf Trieb- und sechs Beiwagen nicht pünktlich geliefert werden konnten, weil die bereits fertig gestellten hölzernen Wagenkästen einem Brand auf dem Werksgelände zum Opfer gefallen waren. Falkenried in Hamburg übernahm daraufhin den Bau der 18 Wagenkästen, die dann mit etwas Verzögerung in Uerdingen auf die bereits vorhandenen Untergestelle montiert und mit der erforderlichen elektrischen Ausrüstung von Siemens versehen wurden.

Am 22. Oktober 1904 fanden erste Probefahrten statt. Und zwei Tage nach der am 12. November 1904 vollzogenen landespolizeilichen Abnahme nahm die Siegener Kreisbahn den planmäßigen Betrieb auf. Solange die Genehmigung zur Mitbenutzung der Gleise der Eisern-Siegener Eisenbahn im Abschnitt Wilhelmstraße/Koblenzerstraße – Eintracht noch nicht vorlag, begannen und endeten die Fahrten an der Siegbrücke unweit des Kölner Tores. Vom 27. November 1904 an konnte dann die gesamte, 7,6 Kilometer lange Strecke von der Eintracht bis zur Ortsgrenze Klafeld-Geisweid/Dillhütten beim Gasthof Reuter befahren werden, vormittags im 20-Minuten-Takt, ab Mittag dann im Abstand von zehn Minuten.

Das Überführungsbauwerk in der Hagener Straße aus der Sicht der Bahn – Fahrtrichtung Weidenau. Der Triebwagen kommt aus Weidenau (links) SIEMENS-ARCHIV

1910 bis 1914/15: Die von Südwesten durch die Sandstraße aus Richtung Eintracht/Bahnhof Siegen kommende Kreisbahn-Strecke biegt am Kaisergarten nach Norden in die Hagener Straße ab, nimmt auf Höhe des Kreuzwegs die aus dem Hohler Weg kommende Oberstadtbahn auf und überquert wenig später – rot markiert – auf dem Überführungsbauwerk die aus Nordosten kommende Ruhr-Sieg-Strecke SLG. DR. LÖTTGERS

Ab 1908 auch Güterverkehr

Vier Jahre später, genauer: am 1. November 1908 nahm die Siegener Kreisbahn dann doch noch den bereits kurz nach der Jahrhundertwende geplanten Güterverkehr auf, der damals am Desinteresse der anliegenden Industriebetriebe gescheitert war. Drei Wochen nach Inbetriebnahme der Streckenverlängerung in Richtung Buschhütten bekam die dort ansässige Firma Achenbach ihre ersten Güterwagen zugestellt. Der Übergang zur Staatsbahn erfolgte im Geisweider Güterbahnhof.

Die Kohleversorgung des in der Emilienstraße in Siegen 1902 in Betrieb genommenen Elektrizitätswerks der Stadt Siegen, das auch für die Stromversorgung der Straßenbahn zuständig war, wurde bis zu diesem Zeitpunkt mit Pferdefuhrwerken besorgt. Mit der Einführung des Güterverkehrs auf der Siegener Kreisbahn konnten diese Transporte nun über die Schiene erfolgen. Ein Anschlussgleis brauchte hierfür nicht gebaut zu werden, denn die neben dem Elektrizitätswerk liegende Wagenhalle war bereits über ein Stichgleis an die Sandstraße angebunden.

So nutzten denn vom 1. November 1908 an auch Güterzüge vom Geisweider Güterbahnhof zum 4,6 Kilometer entfernten Elektrizitätswerk Siegerland (EWS) das Überführungsbauwerk in der Hagener Straße. Wobei diese niemals im Bild festgehaltenen „Güterzüge“ allerdings nicht von Lokomotiven, sondern von Straßenbahnwagen gezogen wurden. Und sie bestanden auch nicht aus drei oder vier, sondern nur aus einem einzigen Kohlewagen, der mit maximal acht Tonnen beladen werden konnte. Mehr war nicht „drin“, und diese Form der Güterbeförderung mit vier oder fünf werktäglichen Fahrten in jeder Rich-

Theoretisch konnten auch die beiden Elloks der Siegener Kreisbahn die Kohlewagen zum Siegener Elektrizitätswerk befördern, denn sie verfügten in der Anfangszeit zusätzlich zu den Stangenpuffern auch über die Trompetenkupplung der Straßenbahnwagen, mit denen diese die Kohlewagen in die Emilienstraße brachte. Wegen der engen Gleisradien der Straßenbahnstrecke vor allem im Zentrum von Weidenau (u.a. beim Hotel Patt) hätte es hier aber auf Dauer Probleme mit dem Fahrwerk der Lokomotiven gegeben. Deshalb tauchten sie nur einmal – zur Belastungsprobe im November 1908 – im Doppelpack auf der Straßenbahnüberführung auf SEAG

tung reichte auch aus. Denn mehr als 10.000 Tonnen Kohle pro Jahr wurden beim EWS nicht gebraucht.

Einmal in diesen Jahren, nämlich am 25. November 1908, schickte die Kreisbahn ihre beiden 1908 von der Siegener Eisenbahnbedarf Actiengesellschaft in Dreis-Tiefenbach für den Güterverkehr Richtung Buschhütten gebauten Elloks auf die Brücke über die Staatsbahn, um die 1904 versäumte Belastungsprobe nachzuholen. Die insgesamt 51 Tonnen Gewicht der beiden Lokomotiven waren natürlich kein Problem für das Bauwerk, das nun schon vier Jahre genutzt wurde.

Mit der Inbetriebnahme der Oberstadtbahn, die vom 10. Juni 1910 an zwischen dem Siegener Bahnhof und der Ausweiche unmittelbar hinter dem Überführungsbauwerk in der Hagener Straße pendelte, wurde auch die Zugfolge über die Staatsbahnüberführung verdichtet. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs stellte die Oberstadtbahn allerdings den Betrieb wieder ein.

Bis zum Bau der Staatsbahnstrecke Weidenau/Siegen – Siegen Ost – Haiger lag das Gleis der ehemaligen BME-Strecke Hagen – Siegen zwischen Weidenau und Siegen weitgehend ebenerdig. Die am 1. Dezember 1915 eröffneten Neubaustrecken machten die komplizierte Anlage eines ein- und eines zweigleisigen Giersbergtunnels erforderlich, deren Öffnungen aus Richtung Weidenau bzw. Siegen im rechten Winkel zueinander und in zwei Ebenen übereinanderliegen, während sie jenseits des Giersbergs (in Richtung Siegen Ost) nebeneinander und fast auf einem Niveau ans Tageslicht kommen – eine in Deutschland einmalige Lösung.

Staatsbahn-Gleise werden angehoben

Im Zusammenhang mit diesen Neubaustrecken wurde das Gleis der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen zwischen Weidenau und Siegen so weit angehoben, dass es seither nur noch einen einzigen beschrankten Bahnübergang südlich des Bahnhofs Weidenau gibt. Dieser befindet sich an der Stelle, wo das Streckengleis nach Siegen vom bis dahin parallel laufenden Streckengleis nach Siegen Ost – Haiger in Richtung Südwesten abschwenkt, um 300 m später auf einer gusseisernen Bogenbrücke die Hagener Straße zu überqueren. Keine hundert Meter weiter in Richtung Siegen kreuzt die eingleisige Neubaustrecke Siegen – Siegen Ost mit Hilfe einer eisernen Kastenträger-Brücke die Hagener Straße. Der Lieferant beider Brücken war derselbe, der zehn Jahre zuvor an gleicher Stelle auch schon das Überführungsbauwerk für die Straßenbahn errichtet hatte: die Siegener Actiengesellschaft für Eisenkonstruktion, Brückenbau und Verzinkerei, kurz SAG.

Der Umbau der Gleisanlagen im Zusammenhang mit der Neutrassierung der Staatsbahnstrecke kostete die Siegener Kreisbahn keinen Pfennig. Da es diesmal die Königliche Eisenbahn-Direktion Elberfeld war, die durch ihre Neubaustrecke die bestehenden Gleisverhältnisse änderte, hatte sie 1914 auch für den Abbruch der Staatsbahnüberführung und die Neuverlegung des Straßenbahngleises zu sorgen. Dr. Rolf Löttgers

Die Triebwagen vom Typ T, T2 und T3 präsentieren sich nebeneinander. Dabei handelt es sich um den TW 5001 – dem ersten Tatra PCC

ALLE FOTOS: JENS PERBANDT

Mit rotem Stern und beiger Sonne

Straßenbahn-Nostalgie in Prag ■ Prag bietet dem Besucher nicht nur ein reizvolles Straßenbahnnetz, sondern spricht auch die Nostalgie-Freunde an. So bieten die Verkehrsbetriebe zwei Nostalgie-Linien an. Weiterhin besitzt die Stadt mit dem Museum des öffentlichen Personennahverkehrs eine umfassende Sammlung historischer Straßenbahnen und Omnibusse

Die tschechische Hauptstadt Prag, auch bekannt als goldene Stadt der hundert Türme, kann auf eine mehr als 1000-jährige Geschichte zurückblicken. Mit ihren historischen Gebäuden und Einrichtungen von hohem kulturhistorischem Wert, zu der die Altstadt mit der Karlsbrücke und Prager Burg gehören, schaffte es die rund 1,2 Mio. Einwohner zählende Stadt zu einem Eintrag in die Liste des Unesco-Weltkulturerbes. Rund 7 Mio. Touristen besuchen Prag jährlich und stellen einen enormen Wirtschaftsfaktor dar.

Dass die Bürger von Prag den Wert und die Anziehungskraft der historischen Gebäude und Einrichtungen erkannt haben, macht sich auch im Nahverkehr bemerkbar. So bieten die Verkehrsbetriebe mit der Linie 23 eine Straßenbahnlinie an, welche besonders für Touristen eingerichtet wurde und ausschließlich mit originalen Tatra-PCC-Triebwagen befahren wird. An den Wochenenden verkehrt zusätzlich die Linie 41, die mit historischen Triebwagen der „Vor-Tatra-Ära“ bedient wird. Weiterhin besitzt die Stadt mit dem Museum des öffentlichen Personennahverkehrs eine umfassende Sammlung historischer Straßenbahnen und Omnibusse. Eingerichtet wurde das Museum der Verkehrsbetriebe bereits 1993 durch den damaligen Prager Oberbürgermeister Jan Koukal.

Depot als Technisches Denkmal

Als Ausstellungsfläche nutzt man das alte Straßenbahndepot Stešovice, welches bereits 1991 zum technischen Denkmal erklärt wurde. Die Architektur der 1909 errichteten dreiteiligen Halle zeugt als typisches Bauwerk von den Anfängen des Prager Nahverkehrs. Nur ein Teil der Halle ist als Ausstellungsfläche öffentlich zugänglich, dort wird anhand von fünfzig Originalfahrzeugen die

Auf einer Sonderfahrt durch Prag passiert der TW 349 den Bahnhof Masarykovo nádraží

Hinweisschild für das Museum mit Öffnungszeiten

Dicht gepackt stehen die zahlreichen Fahrzeuge unterschiedlicher Bauserien in dem alten Straßenbahndepot

Am Endpunkt Zvonařka wenden die Triebwagen der 23 über ein Gleisdreieck

Linienverkehr mit historischen Fahrzeugen

Nicht nur für Straßenbahnliebhaber bietet Prag Möglichkeiten, die Stadt in historischen Straßenbahnfahrzeugen zu erleben. Seit dem 25. März 2017 kann der Besucher einige touristisch interessante Ziele der Stadt mit der Straßenbahnlinie 23 anfahren. Die Linie, welche extra für die Nutzung von Touristen eingeführt wurde, führt von dem Endpunkt Královka im Nord-Osten der Stadt nach Zvona ka in Prags Süd-Westen. Dabei werden neben der Prager Burg, dem königlichem Lustschloss auch das Nationaltheater angefahren. Für diese Fahrten muss kein gesonderter Fahrpreis bezahlt werden, da die Fahrkarten des allgemeinen Verkehrs auch auf der Linie 23 ihre Gültigkeit haben. Der Wagenpark dieser Linie besteht aus achtzehn Tatra-Triebwagen vom Typ T3, die sich weitestgehend noch im Originalzustand befinden. Die Linie 23 verkehrt täglich, in den Zeiten des Hauptverkehrs sogar im 15 Minutentakt. Eine weitere Linie, die mit historischen Fahrzeugen befahren wird, ist die Linie 41. Sie verkehrt im Stundentakt nur an den Wochenenden und an Feiertagen. Betrieben wird sie von dem Museum des öffentlichen Nahverkehrs, die dort ihre historischen Fahrzeuge einsetzt. Startpunkt der Linie 41 ist das Verkehrsmuseum, von dort fahren die Triebwagen an der Prager Burg vorbei zur Moldau. Auf ihrem weiteren Weg durch die Prager Altstadt überqueren sie insgesamt vier Mal die Moldau, bevor sie an den historischen Messehallen Výstavišt Holešovice ihren Endpunkt erreichen. Im Gegensatz zur Linie 23 ist für die 41 ein gesonderter Fahrpreis zu entrichten, der mit 35 CSK (rd. 1,50 €) überaus moderat ist. JEP

Informationen unter:
www.dpp.cz/de/nostalgische-linie-nr-23
www.dpp.cz/de/historischefahrt-mit-der-strassenbahn-nr-41

Die Inneneinrichtung der auf der 23 eingesetzten Fahrzeuge entspricht noch weitestgehend dem Zustand der Auslieferung

Das aus den Anfängen der Prager Straßenbahn erhaltene Straßenbahndepot Střešovice ist heute Zentrum der historischen Fahrzeuge

Entwicklung der Straßenbahnwagen vom Pferdewagen bis zum Tatra-Gelenkwagen KT8D aus dem Jahr 1990 gezeigt. Zahlreiche weitere Exponate, Fotos und Schaubilder runden die Sammlung ab. Die Entwicklung des Omnibus und Obus-Betriebes in Prag finden dort ebenso Beachtung wie der Bau der Metro. Als ältestes Ausstellungstück ist der offene Pferdebahnwagen 90 aus dem Jahr 1886 erhalten, der zuletzt als Anhänger eingesetzt wurde. Einige der heute ausgestellten Fahrzeuge haben in Schuppen die Zeiten überlebt und wurden inzwischen umfassend renoviert.

Erster Tatra-PCC aus dem Jahr 1951

Auch die PCC-Fahrzeuge der Reihe T1-T3 sind in unterschiedlichen Ausführungen zu sehen, dazu gehört auch der TW 5001, welcher als erstes Tatra-PCC Fahrzeug 1951 gebaut wurde. Auch ein U-Bahn Wagen der Reihe T3SUCS ist in der Sammlung des Museums erhalten. Am 21. Juli 1998 wurde das Museum mit seinem Exponaten vom Kultur-

ministerium der Tschechischen Republik zum Kulturdenkmal erklärt. In dem Teil der Hallen, der für die Öffentlichkeit nicht zugänglich ist, werden weitere historische Fahrzeuge verwahrt. Hier sind zusätzliche Fahrzeuge in betriebsbereiten Zustand untergestellt, mit welchen regelmäßig an Wochenenden die Linie 41 bedient wird, die am Museum ihren Ausgangspunkt hat. Auch die Vermietung von historischen Wagen an Touristengruppen hat sich zu einem festen Bestandteil des Museums-Fahrzeugparks entwickelt und so begegnen einem in der Innenstadt häufig historische Fahrzeuge mit Besuchergruppen auf ihren Sonderfahrten. Das Museum des öffentlichen Personennahverkehrs liegt an der Pato kova 4 und ist mit den Straßenbahnlinien 1, 2 und 25 erreichbar. Geöffnet ist es von Ende März bis Mitte November, der Eintritt beträgt 50 CZK was umgerechnet etwa 2.- € entspricht. Infos über das Museum findet man auch unter: www.dpp.cz/de/museum-des-offentlichen-personennahverkehrs. JENS PERBANDT

OBEN Der 1932 gebaute TW 2294 steht neben dem in Deutschland gebauten Schörling TW 4092

LINKS Gut gesichert gegen Souvenirjäger zeigt das Linienschild den Streckenverlauf der Linie 23

RECHTS Das älteste erhaltene Fahrzeug ist der Pferdewagen 90, der hier neben dem Motorwagen 88 aus dem Jahr 1900 steht

UNTEN Vor der mittleren Wagenhalle des Museums steht der Tatra TW 5500 vom Typ T4YU, der 1967 für den Export nach Jugoslawien gebaut wurde. Auffällig sind die gesickten Seitenwände aus Aluminiumprofil

FOLGE 62
Hanau
Shisha-Bahn

In relativ gutem Zustand zeigt sich der Frankfurter Beiwagen 1818 als Shisha-Bahn, der nicht sichtbare "Kollege" 1810 steht dahinter komplett unter Dach und ist vor den Unbilden der Witterung geschützt JÖRN SCHRAMM

Wasserpfeife

Ungestört an der Wasserpfeife ziehen können Freunde dieser Art des Tabak-Konsums in der Hanauer Shisha-Bahn. Ursprünglich sollte in den beiden aus Frankfurt stammenden Beiwagen ein gastronomischer Betrieb einziehen, jetzt wird dort kräftig gequalmt

Ab 1959 beschafften die Stadtwerke Frankfurt am Main in zwei Bestellungen 45 Gelenkwagen des Düwag-Standardtyps GT 6 sowie 26 passende vierachsige Beiwagen. Die Triebwagen, als Typ M geführt, trugen die Nummern 601 bis 645, die Beiwagen, Typ M, waren als 1801 bis 1826 eingeordnet. Für den Einsatz auf den Taunusstrecken nach Oberursel und Bad Homburg (Linien 24 und 25) wurden einige Wagen ab 1963 mit breiteren Radreifen ausgerüstet. Für den Vorlaufbetrieb auf der ersten U-Bahn-Strecke der Stadt wurden ab 1967 weitere Triebwagen entsprechend umgerüstet, außerdem alle Beiwagen. Gleichzeitig wurden zur Anpassung an die U-Bahnsteige auf der rechten Seite Verbreitungswülste (im Volksmund „Blumenkästen") angebracht; da bei den Beiwagen die hintere Hälfte der doppelflügeligen Tür bereits im Verjüngungsbereich lag, musste diese entfallen. Nachdem genügend „echte" U-Bahn-Fahrzeuge zur Verfügung standen, wurden die Blumenkästen wieder entfernt, und die Fahrzeuge kehrten zurück in den normalen Straßenbahnbetrieb. Die Ausmusterung erfolgte bis 1998, worauf zahlreiche Züge noch an osteuropäische Betriebe verkauft werden konnten.

Einige Fahrzeuge verblieben jedoch im Rhein-Main-Gebiet: Beiwagen 1804 befindet sich im Bestand der historischen Fahrzeuge der Stadtwerke Frankfurt und wird in der Regel mit Triebwagen 102 (ehemals 602) eingesetzt. Auch Wagen 1813 hat Frankfurt nicht verlassen, er dient einer Kirchengemeinde als Veranstaltungsraum. Zwei weitere Wagen bilden das Fundstück dieses Monats: Die Wagen 1810 und 1818 gelangten nach Hanau. Der Weg dorthin liegt aus verschiedenen Gründen etwas im Dunkeln. Sicher ist, dass 2003 durch die Stadt Hanau eine Baugenehmigung für eine Gaststätte „Ess-Bahn" erteilt wurde, in die die beiden Straßenbahnwagen integriert wurden. Nach der (angeblichen) Insolvenz dieser Gaststätte fanden die Räumlichkeiten neue Besitzer: Für die Freunde des Wasserpfeife-Rauchens entstand dort ein Etablissement unter dem Titel „Shisha Bahn". Der nicht nummerierte Wagen wurde, dem Original nachempfunden, inzwischen neu lackiert, 1810 trägt noch den Originallack und seine alte Nummer. Da beide Wagen teilweise oder ganz unter Dach stehen, ist ihr äußerer Zustand sehr gut. Die inneren Seitenwände wurden allerdings aufgeschnitten, so dass die Wagen frei begehbar sind. Die ursprüngliche Inneneinrichtung wurde entfernt, dafür wurden gemütliche Sitzgelegenheiten installiert. Bleibt zu hoffen, dass man auch das Schild „Nichtraucher" entfernt hat. JÖRN SCHRAMM

Der Kleinbahnzug aus Richtung Ittersbach wartet im Bahnhof Dietlingen auf seine Abfahrtszeit. Die H0-Anlage besteht aus dem Bahnhofsteil und zwei Endstücken KURT SCHWAB (4)

Vom Winde verweht

Auferstanden in H0 ■ Die „Modelleisenbahnfreunde Keltern" haben dem Bahnhof Dietlingen auf ihrer dreiteiligen Anlage ein kleines Denkmal im Maßstab 1:87 gesetzt

A = Oberleitungsbrücke B = Oberleitungsmast
C = Oberleitungsmast (wurde 19?? Abgebaut)
D = Oberleitungsmast (wurde 19?? Aufgebaut)

Die unmaßstäbliche Skizze zeigt die Position der einzelnen Oberleitungsmasten, Fahrdrähte und Verspannungen ZEICHNUNG KURT SCHWAB

Der Bahnhof Dietlingen spielte bei der Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach immer eine besondere Rolle. Hier wurde am 24. Mai 1931 die Eröffnung gefeiert. Er war der Bahnhof mit dem mit Abstand größten Fahrgastaufkommen. Er war der Kreuzungspunkt der Kleinbahnzüge zwischen den Endstationen. Und hier kam am 10. Juli 1968 in der Tornadonacht, die vor allem in der Stadt Pforzheim zu schwersten Zerstörungen führte und das vorzeitige Ende des Kleinbahnbetriebs bedeutete, der letzte Kurswagen zum Stehen. Von hier aus startete am 3. August 1968 bei der Stilllegungsfeier auch der Sonderzug in Richtung Ittersbach. Leider war er auch der einzige Bahnhof in der sogenannten „Modulbauweise", der am 18. Mai 1979 abgebrochen wurde. Die baugleichen Bahnhöfe Ellmendingen, Ottenhausen und Ittersbach stehen heute noch, wenn auch inzwischen privat genutzt.

Die Oberleitungsmasten wurden nach den Vorbildern aus Messingprofilen hergestellt. Die große Feder hält die Oberleitung unter Spannung

Auch bei der Platzierung der Büsche und Bäume haben sich die Erbauer genau nach dem früheren Zustand am Dietlinger Bahnhof gerichtet

Als im Jahre 1986 der Verein der „Modelleisenbahnfreunde Keltern" gegründet wurde, war eines der Vereinsziele die Rekonstruktion des Dietlinger Bahnhofs im Maßstab 1:87. Allerdings wollte man diesbezüglich keine Kompromisse eingehen, auch wenn man sich dessen bewusst war, dass dieses Modul dadurch ziemliche Ausmaße erreichen würde.

Unzählige Vorbildaufnahmen wurden verwendet, um die 3,60 Meter lange und 60 Zentimeter breite Anlage so präzise wie möglich darzustellen. Was im Original noch vorhanden war, wurde ausgemessen, in den H0-Maßstab 1:87 umgerechnet und mit viel Liebe und Geduld hergestellt. Vom Bahnhof gab es noch Pläne, so dass auch hier der exakte Maßstab eingehalten werden konnte. Um die Gleisanlagen so realistisch wie möglich darzustellen, wurden jede Schwelle einzeln verlegt und die Schienen darauf genagelt. Nur bei den Weichen verzichtete man auf den im Original vorhanden gewesenen Handbetrieb. Sie werden der Bequemlichkeit halber elektrisch bedient.

Jeder Mast ein Unikat

Besonders schwierig gestaltete sich die Herstellung der Oberleitung. Da im Bereich des Dietlinger Bahnhofs ein Sammelsurium an Masten verbaut wurde, blieb den Modellbauern nicht erspart, jeden einzelnen der Oberleistungsmasten aus Messingprofilen separat von Hand herzustellen. Da man mit angelegtem Stromabnehmer fahren wollte, musste man bei der Stärke des Fahrdrahts ebenfalls einen Kompromiss eingehen. Hier wäre 1:87 einfach zu dünn gewesen. Letztendlich sollten bis zur Fertigstellung des Moduls fast vier Jahre vergehen.

Inzwischen ist die Anlage noch einmal um zwei Endstücke gewachsen. Hinter Informationstafeln, auf denen die Geschichte der Bahn dargestellt wird, verbergen sich die Wendeschleifen. Dadurch kann man jetzt die Bahn automatisch fahren lassen. Als Fuhrpark dienen Fahrzeuge des früheren Herstellers Lars Uenver.

Aufgrund seiner Größe ist das Modul nur sehr schwer zu transportieren. Doch einmal im Jahr wandert es vom Vereinskeller in die Sporthalle im „Speiterling" in Dietlingen. Dort findet immer am ersten Adventswochenende die große Modellbahnausstellung des Vereins statt. Dann sieht man wieder Gruppen von Besuchern an der Anlage stehen, die die alte „Ittersbacher" noch kannten und von „guten alten Zeiten" schwärmen, als man mit dem „Bähnle" zur Schule, zur Arbeit, oder nur zum Einkaufen in die nahegelegene Großstadt Pforzheim fuhr. KURT SCHWAB

Das „Besondere Bild" im SM 11/2016 zeigt die Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach. Alfred Spühr traf den vierteiligen Straßenbahnzug im August 1956. In der nächsten Ausgabe berichtet Kurt Schwab im Vorbildteil über die Kleinbahn und ihr Ende vor 50 Jahren

Dem 1986 gegründeten Verein „Modelleisenbahnfreunde Keltern" standen für die Rekonstruktion des Dietlinger Bahnhofs im Maßstab 1:87 zahlreiche Fotos und Originalpläne zur Verfügung SAMMLUNG KURT SCHWAB

Ein Vergleich dieser „Luftaufnahme" mit der Vorbildsituation zeigt, dass sich die Erbauer des Moduls „Dietlinger Bahnhof" genau an die Proportionen des Originals gehalten haben

Jens Huschina und Freunde aus Leipzig und Nürnberg hatten ihre große Spur-IIm-Straßenbahnanlage aufgebaut. Dazu gehörte auch ein Depot, gefüllt mit selbstgebauten Bahnen. In der linken Halle stehen Fahrzeuge, die auf ihre Restaurierung warten – wie im echten Leben HELMUT GIERAMM (6)

Zu Besuch bei Dänen

40 Jahre Trammuseum ■ Gefeiert wurde mit Modellstraßenbahnen in der Bushalle

Das 1978 eröffnete dänische Straßenbahnmuseum in Skjoldenæsholm liegt auf der Insel Seeland in eine schöne Landschaft eingebettet. In seiner Einzigartigkeit mit der rund zwei Kilometer langen Museumsstrecke auf einer ehemaligen Eisenbahntrasse leistet es eine wichtige Aufbereitung der Nahverkehrsgeschichte. Zum 40-jährigen Jubiläum gab es jetzt im Museum die erste dänische Modellstraßenbahn-Ausstellung. Mikael Lund und René Felgentreu organisierten die Veranstaltung, für die die Aussteller mit ihren transportablen Anlagen weite Reisen auf sich genommen hatten. Modelltrambahner aus Dänemark und hauptsächlich aus Deutschland zeigten in der Ausstellungshalle für Busse, die mit ihrer Sauberkeit und Helligkeit dafür besonders geeignet war, Anlagen und Modelle von H0 bis IIm. Weitere Veranstaltungen dieser Art werden wohl folgen. HELMUT GIERAMM

Die H0-Anlage des Magdeburger Straßenbahnfreunde e. V. erwies sich auch im Museum Skjoldenæsholm als ausgesprochener Besuchermagnet

Auf dem Anlagenteil von Holger Ott aus Wuppertal wartet ein von Guido Mandorf für 3-D-Druck entworfener Rheinbahnzug auf die Weiterfahrt

Im SM 5/18 war René Felgentreus Moskauer KTM-1-Triebwagen noch ohne Fahrwerk zu sehen. Der schöne Zug entstand aus Resin-Gehäusen

Ein dreiteiliger Tatra-T6A2-Großzug auf der Magdeburger H0-Anlage. Diese Fahrzeuge waren bei vielen DDR-Verkehrsbetrieben vertreten und sind auch heute noch in einigen Städten im täglichen Einsatz

„Club Linie 11" aus Bremen zeigte seine H0-Anlage mit einer eindrucksvollen Gleisharfe im Betriebshof. Eingesetzt wurden Fahrzeuge aus allen Bereichen Europas

KBGG 2020
Nun wohl doch in Braunschweig

■ „Wir müssen den Auftrag für die Ausrichtung von ‚Kleine Bahn ganz groß' im Jahr 2020 zurückgeben", verkündete Jens Winnig, Pressesprecher der Braunschweiger IG Nahverkehr, während der Dresdner KBGG. So war es dann auch im SM 8/18 zu lesen. Von Problemen mit der Veranstaltungshalle war die Rede. Dass aber der für die KBGG-Ausrichtung verantwortliche Vorstandsvize, Christian Lammers, lebensbedrohlich erkrankt war und der Verein laut Winnig deshalb das Aus beschlossen hatte, wurde erst bekannt, als Lammers nach seinem Krankenhausaufenthalt den Verbreitern der Nachricht von der Absage mit „rechtlichen Schritten" drohte.
Aktueller Stand ist, dass Lammers auch ohne die volle Rückendeckung des Vereins an der KBGG-Veranstaltung festhält und für den 7. und 8. März 2020 in Braunschweig plant.

■ Im Bericht über KBGG in Dresden war auch zu lesen, dass die Mitglieder der „IG Modellstraßenbahn Hannover" beim Aufbau ihrer Anlagen wegen der frühen Hallenschließung um 18 Uhr nicht fertig wurden. Das stimmt so nicht, denn das betraf tatsächlich eine andere Ausstellergruppe. Wir bitten um Entschuldigung. JOG

Forum

Leserbriefe · Medien · Termine

■ **Ihre Seiten:** Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

0 89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@geramond.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

Hamburgs mustergültig rstaurierter Tw 3657 mit Bw 4384 in Skjoldenæsholm, passend beschildert als Linie 9 zum Flughafen KLAUS TÜPKER

Zu „Das Aus vor 40 Jahren" (SM 9/2018)

Hamburger in Dänemark

■ Zu diesem Artikel über die Hamburger Straßenbahn möchte ich noch etwas ergänzen: Auf der Seite 62 wurden die Bildunterschriften vertauscht: Das obere Bild zeigt die Demonstration anlässlich der Einstellung der Linie 9 zum Flughafen. Das untere Bild hingegen zeigt die feierliche Verabschiedung der zuletzt nach Hamburg-Harburg (Rönneburg) verkehrenden Linie 12 am 23. Mai 1971.

Zur Linie 9: Diese Linie wurde am 26. Mai 1974 unter großem Protest der Hamburger Bevölkerung eingestellt. Exakt 44 Jahre später haben wir am 26. Mai 2018 im dänischen Straßenbahn-Museum in Skjoldenæsholm anlässlich des 40-jährigen Bestehens des dortigen Museumsbetriebs an die Einstellung der Straßenbahn-Linie 9 in Hamburg erinnert. Unsere mustergültig restaurierte Zug-Komposition aus Tw 3657 (V6E) sowie Bw 4384 (V7BE) wurde als Linie 9 beschildert auf die Strecke geschickt.

Übrigens ist Tw 3657 exakt der letzte Triebwagen der Abschieds-Kavalkade am 1. Oktober 1978 in Hamburg. Er dreht nun fröhlich seine Runden in Dänemark und erfreut sich beim Publikum großer Beliebtheit. Auch ein weiterer Hamburger, der PCC-Wagen 3060 (Leihgabe des VVM-Museums Schönberger Strand), ist im Museum in Skjoldenæsholm im Fahrgastbetrieb eingesetzt. Der Besuch des Museums lohnt in jedem Fall! Nähere Informationen über das Museum sind auch im Internet zu finden unter www.sporvejsmuseet.dk.

Kl , Skjoldenæsholm

Zu „Hochgebirgstram für nur 36 Jahre" (SM 9/2018)

Noch mehr „Überraschungen"!

■ Mit großem Interesse hab ich den Artikel über die Straßenbahn in St. Moritz gelesen. Solche kompakten Beiträge über kleine Betriebe oder besondere Fahrzeuge, von denen ich nichts oder kaum etwas wusste, sind für mich das „Salz in der Suppe" einer jeden Ausgabe. Bitte gerne noch mehr solcher „Überraschungen"! Bernd Rameter, Mannheim

Zu „Drei mögliche Neubaustrecken" (SM 9/2018, Journal)

Ludwigshafener Luftblase?

■ Daran, dass in Ludwigshafen bis zu drei Straßenbahn-Neubaustrecken realisiert werden könnten, fehlt mir jeglicher

Ein Unternehmen und seine Menschen

Die Stuttgarter Straßenbahn feiert 2018 ihr 150-jähriges Bestehen – und dazu hat die Stuttgarter Straßenbahn AG (SSB) ein Buch herausgebracht, welches sich ein bisschen von den sonstigen Festschriften abheben möchte. Das zeigt schon die Gestaltung der Titelseite. Der Leser sieht das Schwarzweißfoto einer abendlichen Regenszene in der Königstraße; am linken Bildrand huscht ein Straßenbahnwagen GT 4 hinter Passanten heran. Der Titel selbst ist eine leichte Änderung eines jahrelangen Werbespruchs der SSB: „Menschen beweg(t)en Menschen". Soll heißen: Nicht Fahrzeuge, Technik und Strecken stehen im Mittelpunkt dieses Werks, sondern die Menschen des Straßenbahn- bzw. Stadtbahn-Unternehmens sowie jene, welche mit den Fahrzeugen dieses Unternehmens unterwegs waren oder sind.

Dieser Ansatz klingt interessant und erschließt in weiten Teilen spannende Themen. Die Abhandlung zum Unternehmen SSB wird zu einer fesselnden Wirtschaftsgeschichte, die Betrachtung von Mitarbeitern wie Fahrgästen zur nicht minder aufschlussreichen Sozialgeschichte. Man schmökert, staunt, schüttelt vielleicht ab und zu den Kopf. Berichte über die Arbeit bei der SSB und die unternehmenseigene Wohnsiedlung in der Friedenau greifen weitere reizvolle Aspekte auf, die in dieser Form (und Breite) nicht oft in einer Festschrift enthalten sind. Sogar Stuttgarter Straßenbahnfreunde erfahren eine – wenngleich kurze – Würdigung als „Retter" historischer Wagen.

Gleich zu Beginn des Buches räumt der Autor aber auch ein, dass es nicht leicht gewesen sei, die Fülle an Material für dieses Werk zu bewältigen. Das merkt man dem Buch verschiedentlich an, zumal einige Kapitel zu ambitioniert angelegt sind. Der einführende geschichtliche Überblick etwa greift weit über Stuttgart hinaus, widmet sich allgemein dem Schienenverkehr und blockiert damit Platz, der gut für mehr Informationen zur SSB und zu „ihren" Menschen hätte dienen können. Dazu kommt, dass das großzügige Layout vielen Bildern nur wenig Fläche lässt – bedauerlich insbesondere bei einigen historischen Aufnahmen.

Grundsätzlich schmälert dies den Wert des Werks nur wenig. Wer sich für die wirtschaftliche und personelle Seite eines Unternehmens interessiert und sich nicht daran stört, dass Strecken, Fahrzeuge und Technik eine untergeordnete Rolle spielen, findet hier eine informative Lektüre. Ergänzt durch viel Lokalgeschichte und hin und wieder Lokalkolorit. MHZ

Dr. Nikolaus Niederich:
Menschen beweg(en Menschen.
Eine Geschichte der Stuttgarter Straßenbahnen AG seit 1868. Stuttgart 2018. Ca. 350 Seiten, über 320 Abbildungen, teilweise in Farbe.
ISBN 978- 9811082-9-3; 39,90 Euro

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
Fax (0 89) 13 06 99-700 · E-Mail: redaktion@geramond.de

22. September, Gera: „Tag der offenen Türe" im Betriebshof Zoitsbergstraße. Info: www.gvbgera.de

23. September und 14. Oktober, Wuppertal-Kohlfurth: Fahrbetrieb der Bergischen Museumsbahnen zwischen Kohlfurther Brücke und Greuel. Erste Abfahrt um 10:40 ab Kohlfurther Brücke, weiter im 30-Minuten-Takt. Info: www.bmb-wuppertal.de

29. September, Potsdam: Letzter Fahrtag im Jahr 2018. Fahrten mit dem historischen Lindner-Wagen ab Platz der Einheit, ca. 14 bis 18 Uhr. Info: www.historische-strassenbahn-potsdam.de

29. und 30. September, Wehmingen: Oktoberfest im Straßenbahn-Museum. Alle Besucher/-innen, die im bajuwarischen Look erscheinen, haben freien Eintritt! Ansonsten hat das Museum noch an allen Sonn- und Feiertagen bis zum 31. Oktober geöffnet. Info: www.tram-Museum.de

6. Oktober, Augsburg: Rundfahrten mit dem 70 Jahre alten KSW 506, ersatzweise GT 8 Nr. 806 oder 807. Abfahrten um 14:05, 15:05 und 16:05 Uhr ab Königsplatz, Bahnsteig B2. Zudem Sonderfahrt „70 Jahre KSW" am 3. Oktober (Anmeldung erforderlich). Info: www.f-d-a-s.de

21. und 28. Oktober, Stuttgart: Straßenbahnmuseum geöffnet von 10 bis 18 Uhr. 21.10.: Wegen Gleisbauarbeiten SEV mit Museumsbuslinie 23E und Straßenbahn-Rundfahrten auf der Depotschleife; 28.10.: Planbetrieb der Straßenbahn-Oldtimerlinie 23 Bad Cannstatt – Ruhbank (Fernsehturm). Vom 30.9. bis 14.10. ist das Museum wegen des Cannstatter Volksfestes geschlossen. Info www.shb-ev.info

Glaube. Da ist viel heiße Luft und wenig ernsthafter politischer Wille. Die Pläne werden leider bald wie eine Blase platzen.

Theobald Rech (per E-Mail)

Zu „Mehr Komfort, bitte ..." (SM 9/2018)

An die Rollstuhlplätze denken!

Zu der geringeren Anzahl von Sitzplätzen: Denken Sie bitte auch an die Randgruppen. Mit meinem Rollstuhlkind ist in den umgebauten Fahrzeugen endlich auch Platz für Rollstühle. In den alten ist nur am Eingangsbereich Platz, wo bei jedem Fahrgastwechsel ein Anstoßen nicht zu vermeiden ist. Dass dadurch einige Leute mehr stehen müssen, ist wirklich nicht schlimm, oder?

Jürgen Rieskamp (per E-Mail)

Zu „Trams in der ewigen Stadt" (SM 9/2018).

Roms Tram fährt auf 1.445 mmm

Ich habe das vergangene Heft mit großer Freude gelesen – insbesondere den Artikel über die Straßenbahn in Rom. Auch ich kann die „ewige Stadt" als Reisetipp für Straßenbahn-Fans und -fotografen nur wärmstens empfehlen. Allerdings hat sich im Beitrag ein Fehler eingeschlichen. Die Tram fährt in Rom nicht auf Normalspurgleisen mit 1.435 mm Spurweite, tatsächlich beträgt der Gleisabstand schon immer und nach wie vor einen Zentimeter mehr, also 1.445 mm.

Anton Lex, München

Zur Bildmeldung Wien (SM 9/2018, Seite 13).

Keine Linie 27

In Wien gibt es derzeit keine Liniennummer 27. Eine Linie 27 fuhr hier das letzte Mal am 1. Mai 1933. Beim angekündigten Auslaufbetrieb der E_1 in Donaustadt und Floridsdorf ist neben den Linien 26 und 30 wohl die Linie 25 gemeint. Oder soll hier etwa eine neue Linie 27 eingeführt werden?

Gerald Müller, Eisenstadt

Die Leserbriefe geben die Meinung des jeweiligen Verfassers wieder, nicht die der Redaktion. Leserbriefe und -fotos werden mit Angabe des Namens und des Wohnortes des Einsenders veröffentlicht.

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0
Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1
Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14
· LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25
· Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51
· Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühßstr. 34

Postleitzahlgebiet 3
Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52
· Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7
· Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360
· Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4
Menzels Lokschuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6
· Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Willstätterstr. 15
· Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden
· Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5
Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8
· Modellbahn-Center Hünerbein, Modellbahnecke Flunkert, Sülzgürtel 34, 50937 Köln, 52062 Aachen, Augustinergasse 14
· Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6
Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7
Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35
· Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96
· Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C
· Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31
· Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Waldhörnlestr. 18
· Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19
· Augsburger Lokschuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110

Postleitzahlgebiet 9
Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8
· Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5
· Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1
· Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33
· Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13
· Buchhandlung Morawa, 1140 Wien, Postfach 99
· Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Schweiz
Tramclub Basel, Schäferstr. 52, 4125 Riehen

Belgien
Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien
Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentska 32

Dänemark
Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien
Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Niederlande
Booksellers van Stockum, Gedempte Oude Gracht 27, 2011 GK Haarlem

Japan
Dauphin Ltd., 1 F Nakayama Bld., 101-0063 Tokyo

STRASSENBAHN MAGAZIN
▸ Betriebe ▸ Fahrzeuge ▸ Geschichte

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN
STRASSENBAHN MAGAZIN ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel.: 0180/5321617* *oder*
Tel.: 08105/388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180/5321620*
E-Mail: abo@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de/abo
*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 8,90 (D), EUR 9,80 (A), sFr. 15,90 (CH), EUR 10,20 (NL), EUR 10,20 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten) Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 99,90 (inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten). Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer

REDAKTION
(Leserbriefe, Fragen,Kontaktaufnahme)
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 400209, 80702 München
Tel.: 089/130699-720
Fax: 089/130699-700
E-Mail: redaktion@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN
E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 348 • 10/2018 • Oktober • 49. Jahrgang

Strassenbahn Magazin, Tel.: 089/130699-720
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Chefredakteur: Michael Hofbauer
Verantw. Redakteur: Martin Weltner
Redaktion: Michael Sperl, Florian Dürr
Redaktion Straßenbahn im Modell: Jens-Olaf Griese-Bandelow
Redaktionsassistentin: Brigitte Stuiber
Ständige Mitarbeiter: Berthold Dietrich-Vandoninck, Ronald Glembotzky, Wolfgang Kaiser, Michael Kochems, Bernhard Kußmagk, Christian Lücker, Guido Mandorf, André Marks, Axel Reuther, Robert Schrempf
Layout: Karin Vierheller
Producerin: Amira Füssel
Verlag: GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de
Geschäftsführung: Henry Allgaier, Alexander Koeppl
Gesamtanzeigenleitung: Thomas Perskowitz, E-Mail: thomas.perskowitz@verlagshaus.de
Anzeigenleitung: Selma Tegethoff, selma.tegethoff@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Rudolf Schuster, rudolf.schuster@verlagshaus.de
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-140
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28 vom 1.1.2018
www.verlagshaus-media.de
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel/Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Druck: LSC Communications Europe Sp. z-o-o, Krakau
Druckvorstufe: Cromika, Verona

ISSN 0340-7071

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Kleinod im Badischen

WOLFGANG MEIER

Als der Schaffner am 10. Juli 1968 um 21:15 Uhr das Signal zum Abfahren gibt und sich die Bahn mit der Zugnummer 32 am Pforzheimer Leopoldplatz mit Fahrtziel Ittersbach in Bewegung setzt, ahnt noch niemand, dass dies die letzte fahrplanmäßige Fahrt der Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach werden sollte. 2018 jährte sich das unerwartete Ende nun zum 50. Mal. Wir erinnern an diesen besonderen Betrieb, der den Charakter einer (Überland-)Tram hatte.

Weitere Themen der kommenden Ausgabe *

Neue Ära in Oberösterreich

Am 1. September 2018 nahm die neue Traunseetram vom Gmundener Bahnhof über die Stadt weiter nach Vorchdorf-Eggenberg ihren Betrieb auf. Durch die Verbindung der bisherigen Gmundner Straßenbahn und der Traunseebahn wurden die beiden bisher eigenständigen Strecken zu einer neuen attraktiven Linie verbunden. Die alten vierachsigen Wagen, u.a. vormals bei der „Vestischen" im Einsatz, haben nun aber ausgedient. Unser ausführlicher Bericht liefert alle Infos und viele Hintergründe dazu.

FREDERIK BUCHLEITNER (3)

Schauplatz der Innovationen

Alle zwei Jahre im September wird das Berliner Messegelände zum Schauplatz der Innovationen im Schienenverkehrswesen. Die InnoTrans hat sich längst zur weltweit größten und bedeutendsten Messe für Verkehrstechnik entwickelt – auch im Stadtbahn- und Straßenbahnbereich. Vom 18. bis zum 21. September 2018 ist es wieder soweit. Wir berichten in der nächsten Ausgabe topaktuell und zeigen die interessantesten Fahrzeuge und Entwicklungen aller auf der InnoTrans 2018 vertretenen Hersteller.

Nürnberger Erprobungsprogramm

Die VAG Nürnberg will in den nächsten Jahren zahlreiche neue Straßenbahnfahrzeuge beschaffen. Im Vorfeld dazu sollen zwei grundsätzlich unterschiedliche Fahrzeugtypen intensiv im eigenen Netz erprobt werden. Dafür kamen im August je ein Leihfahrzeug aus München (Tw 2801– Siemens Avenio) und Krakau (Tw RY818 – Bombardier FLEXITY Classic) an die Noris. Wir verfolgen das Erprobungsprogramm und beleuchten die Hintergründe.

* Änderungen aufgrund aktueller Anlässe oder aus redaktionellen Gründen vorbehalten

Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser

Zu guter Letzt …

Spezielle Kölner

Wer kennt sie nicht: die Roco-Straßenbahnmodelle der Kölner Gelenkwagen von DÜWAG in der Nenngröße H0? Lange Zeit waren sie die nahezu einzigen motorisierten Großserienmodelle in 1:87. Es gab sie nicht nur in diversen Kölner Lackierungen mit unterschiedlichsten Werbebeschriftungen, sie mussten sogar vorbildwidrig als ein oder andere Meterspurvariante lackiert und beschriftet herhalten. Und jeder fragte sich: Warum hat Roco ausgerechnet die spezielle, extrabreite Kölner Variante mit den markanten Doppelscheinwerfern gewählt?

Nun bestellt Kölns KVB neue Fahrzeuge vom Typ NF 12. Und im Lastenheft befinden sich unter Punkt 236 überraschende Forderungen. „Mit Lieferung des ersten Vorserienfahrzeuges sind folgende Miniaturmodelle zu übergeben: H0-System Roco fahrbar, elektrifiziert mit KVB-Design, 250 Stück. H0-System Roco nicht fahrbar, nicht elektrifiziert mit KVB-Design, 250 Stück." Wenn Roco als nächstes H0-Großserienmodell einer Straßenbahn also wieder ein (ganz spezielles) Kölner Vorbild umsetzt, ist die Frage nach dem Warum sehr einfach zu beantworten … MIH